Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Lombokplein, Lombok

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Lombokplein, Lombok

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Doelstelling 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Geldende plannen 9
1.4 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

2.1 Rijksbeleid 11
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 14
2.3 Gemeentelijk beleid 24
2.4 Conclusie 45

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 47

3.1 Inleiding 47
3.2 Beschrijving van het plangebied 47
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 49
3.4 Conclusie 49

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 51

4.1 Projectbeschrijving 51
4.2 Verkeer en openbare ruimte 59

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 73

5.1 Inleiding 73
5.2 Milieueffectrapportage 73
5.3 Bedrijven en milieuzonering 74
5.4 Geluidhinder 75
5.5 Trillingen 79
5.6 Geur 80
5.7 Externe veiligheid 80
5.8 Ontplofbare Oorlogsresten 81
5.9 Luchtkwaliteit 82
5.10 Bodem 83
5.11 Natuurbescherming 87
5.12 Bomen 90
5.13 Water en klimaatadaptatie 92
5.14 Archeologie 106
5.15 Kabels en leidingen 112
5.16 Kwaliteit van de leefomgeving 112
5.17 Gezond stedelijk leven 113
5.18 Toegankelijkheid 115
5.19 Circulaire economie en instrumenten duurzaam bouwen 116
5.20 Energie 117
5.21 Conclusie 117

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 119

6.1 Economische uitvoerbaarheid 119
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 119

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 125

7.1 Inleiding 125
7.2 Planvorm 125
7.3 Opbouw regels 125
7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken 126
7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen 127
7.6 Systematiek van de bestemming Wonen 127
7.7 Artikelsgewijze toelichting 127
7.8 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden 132
7.9 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 132
7.10 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 134
7.11 Lijst van Horeca-activiteiten 136
7.12 Handhaving 137

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

Het Westplein is nu nog een plek waar veel auto's, asfalt en fietsen zijn. Het is een zeer druk verkeersplein. Daarom wordt het Westplein opnieuw ingericht en vormt zich naar een stadsstraat. Deze herinrichting vindt ook plaats voor de Graadt van Roggenweg. De herinrichting zorgt voor een stadsstraat met 2 rijstroken waar maximaal 30 kilometer per uur gereden wordt tussen de Koningsbergerstraat en het kruispunt met de Vleutenseweg en veel water en groen. De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is dan ook om de nieuwe ontwikkelingen voor het Lombokplein planologisch-juridisch mogelijk te maken.

Op onderstaande afbeelding 1 is het aandeel groen goed terug te zien. In het bestemmingsplan is het groen tussen of aan de wegen niet apart bestemd. Dit om flexibiliteit te kunnen geven aan de herinrichting van dit gebied. De structurele groenstructuur langs bijvoorbeeld de Leidse Rijn en het Lombokpark zijn wel apart als Groen bestemd.

De aanpassingen voor het Lombokplein betreffen onder meer de toevoeging van ongeveer 350 tot 400 woningen, een uitbreiding van het NH-hotel, de doortrekking van de Leidse Rijn, de aanleg van drie nieuwe bruggen en een park aan het water van de Leidse Rijn.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de noordwestkant van het Stationsgebied van Utrecht. Het plangebied is begrensd door de wijk Lombok in het noorden, de treinsporen en Smakkelaarsveld aan de oostkant, het Stationsgebied met het Jaarbeursplein aan de zuidkant en aan de westkant het Merwedekanaal. De plangrenzen van het bestemmingsplan sluiten aan op die van recente juridisch-planologische regelingen.



Afbeelding 1: Begrenzing Lombokplein

Legenda

1. Herstel Leidse Rijn
2. Drie nieuwe bruggen over de Leidse Rijn

3 t/m 5. Drie nieuwe bouwblokken

6. Stadsstraat
7. Fietsroute Leidseweg
8. Lombokpark

1.3 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied de volgende bestemmingsplannen en verordeningen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Hoog Catharijne	20-02-1969	03-04-1970
Suikerterrein	20-03-1980	28-04-1981
Kanaalstraat e o	05-09-1980	31-08-1984
Smakkelaarsveld, Binnenstad	14-11-1985	16-12-1986
Lombok e.o.	04-12-2008	20-08-2009
Stadskantoor en OV-terminal	29-06-2010	15-03-2011
Trambaan Graadt van Roggeweg-Croeselaan, Dichterswijk	10-05-2012	05-07-2012
Spoorsevoorzieningen Daalsetunnel en Leidseveertunnel	25-10-2012	19-12-2012
Facetbestemmingsplan woningsplitsing II	13-12-2012	08-02-2013
Actualisering stationsomgeving	31-10-2013	16-01-2014
Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied	27-10-2016	22-12-2016
Van Sijpesteijnkwartier-Jaarbeursplein	29-01-2015	09-04-2015
Actualisering diverse gebieden 2016	01-12-2016	26-01-2017
Beheersverordening Algemene regels actualiseren	30-11-2017	31-10-2018
Lombok Oost, kantorengebied Smakkelaarsveld eo (geconsolideerd)	20-06-2013	11-07-2013
Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk (geconsolideerd)	20-06-2013	11-07-2013
Beheersverordening Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o. (geconsolideerd)	20-06-2013	25-12-2014
Chw Algemene regels over bouwen en gebruik	30-11-2017	31-10-2018

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI bevat een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

De gemeente Utrecht kan vooral aan de volgende nationale belangen een bijdrage leveren:

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
4. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
5. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
6. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
7. beperken van klimaatverandering;
8. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
9. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
10. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
11. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
12. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
13. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

De NOVI benoemt vier prioriteiten

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten:

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;

2. duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen;

3. zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's;

4. stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Omgevingsinclusieve benadering

Centraal in de te maken belangenafwegingen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving in zijn volledige omvang (boven- en ondergrond). Hierbij wordt aangesloten bij de integrale opvatting van het begrip fysieke leefomgeving uit de Omgevingswet en wordt de noodzaak van een integrale afweging benadrukt. Het belangrijkste spanningsveld in die afwegingen is het spanningsveld tussen beschermen en ontwikkelen.

Een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving houdt in, dat ontwikkeling van de leefomgeving samen gaat met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit. Veiligheid, gezondheid en duurzaamheid zijn basale randvoorwaarden voor alle maatschappelijke activiteiten zoals bedrijfsmatige activiteiten, de energietransitie en de woningbouw.

Afwegingsprincipes

Beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal samen (en zijn soms onverenigbaar), maar ze kunnen elkaar ook versterken. Om dit afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering

richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
2. Kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal. De optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Plangebied

De herinrichting van de Graadt van Roggenweg en Westplein en de doortrekking van de Leidse Rijn sluiten aan bij de nationale belangen. Onder meer sluiten deze ontwikkelingen aan bij het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, het waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving, zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving en het waarborgen van de waterveiligheid en klimaatbestendigheid.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) (2012)

In de Wet ruimtelijke ordening zijn de besluitmogelijkheden van gemeenten begrensd om nationale belangen te borgen of te beschermen. Wanneer namelijk nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kan een algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels stellen over de inhoud van een bestemmingsplan. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, oftewel de AMvB Ruimte) zijn nationale belangen beschreven die om bescherming van het Rijk vragen, zoals bijvoorbeeld de 'erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde'. Voor deze belangen is het Rijk namelijk verantwoordelijk. Verder zijn in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden, zoals de gemeente Utrecht, beleidsruimte.

Plangebied

Voor Lombokplein is het onderdeel 'erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde' relevant. De Romeinse Limes ligt over nagenoeg heel Utrecht heen. Voor Lombokplein geldt dat voor archeologie de waarden in beeld worden gebracht via onderzoek. Zie hiervoor paragraaf 5.14.

Ten aanzien van de Leidse Rijn die wordt doorgetrokken is de Spoorwegwet van belang. Dit komt aan de orde bij de uitvoering van de werkzaamheden. Daarmee houden we rekening.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder de bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht.

Beschrijving behoefte

De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied
Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd. Lombokplein ligt niet buiten het bestaand stedelijk gebied.

Behoefteonderzoek plangebied

De Utrechtse woningmarkt staat onder druk. Er is meer vraag naar woningen dan aanbod. Dit komt tot uiting in stijgende huizenprijzen en schaarste op de woningmarkt. Hierdoor wordt het voor bepaalde groepen zoals starters en mensen met een kleine portemonnee moeilijk om een passende woning te vinden in onze stad. De middeninkomens zijn ondervertegenwoordigd in de stad wat een tweedeling in de hand kan werken. De stad groeit de komende periode door. We leggen de focus op gezonde (binnenstedelijke) groei om schaarste effecten te voorkomen.

De snelheid waarmee gebouwd wordt loopt momenteel in de pas met de woningbouwbehoefte. In de stad Utrecht worden jaarlijks meer dan 4000 woningen per jaar gebouwd. Tot 2040 is de woningbehoefte in de regio Utrecht (U16) 104.000 woningen (waarvan ongeveer 60.000 voor de stad Utrecht). Ofwel, er is de komende jaren behoefte aan een stad ter grootte van Eindhoven in de regio (of een stad met de omvang van den Bosch in Utrecht zelf. Met deze voorziene woningbehoefte komt er een behoorlijke woningbouwopgave op ons af waar we ons vol voor in zetten. Ter illustratie: de harde plancapaciteit in de stad Utrecht tot en met 2040 ligt op ca. 40.000 woningen. Op dit moment is de totale plan potentiële capaciteit voor de periode tot en met 2040 toegenomen, maar nog niet in die mate dat deze als vanzelfsprekend ingezet kan worden om de kwantitatieve behoefte in te lossen. Dit is allemaal binnenstedelijke plancapaciteit. Onze plancapaciteit publiceren we periodiek via het Meerjaren Perspectief Ruimte (voorheen MPSO).

Voor de andere aspecten is door Stec Groep een laddertoets uitgevoerd. Deze laddertoets is opgenomen in Bijlage 14 en is uitgevoerd naar de verschillende centrumfuncties, behalve wonen, in het plangebied. Voor de laddertoets is gekeken naar het maximale programma zoals ook is opgenomen in het bestemmingsplan. Per centrumfunctie is de conclusie als volgt:

1. Kantoren
De combinatie van de behoefte aan kantoren in het Stationsgebied (zoals blijkt uit de Kantoorbrief 2019), het inzetten van de gemeente op onder andere het Stationsgebied als ‘top kantoorlocatie waar wonen onderdeel is van de mix’ en de veranderende behoefte van kantoorgebruikers aan een locatie waar verschillende functies bij elkaar komen, maakt de ontwikkeling van kantoorruimte in het plan Lombokplein passen bij het beleid en de ambities van de gemeente Utrecht. De ontwikkeling van kantoorruimte in de vorm van kleinschalige kantoorunits, aanvullend aan en aansluitend op de totale ontwikkeling van Lombokplein past bij het hoogstedelijke en multifunctionele totaalconcept van het plan. Naar verwachting leidt de relatief beperkte toevoeging van de functie kantoorruimte, gezien de totale omvang van het plan, de behoefte aan de functie en het ondersteunende karakter van de functie, niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten elders.

2. Hotel
Het plan voorziet in een vraag naar hotels in de gemeente Utrecht. Met het Hotelbeleid is er een keuze gemaakt in de plannen die door kunnen gaan en de uitbreiding van het NH-hotel in het plan Lombokplein is hier er één van. Mogelijke leegstandseffecten zullen zich naar verwachting niet of zeer beperk voordoen bij een toevoeging van maximaal 60 kamers aan het al bestaande NH-hotel. Het plan voorziet in een behoefte en leidt naar verwachting niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten elders.

3. Horeca
Toevoeging van horecagelegenheden met een wijkverzorgende functie, passend bij de aard en schaal van de totale ontwikkeling van Lombokplein, past bij het beleid en de ambities van de gemeente Utrecht. Het zal niet leiden tot een duurzame ontwrichting van de horecastructuur in het stationsgebied of de gehele gemeente Utrecht. Mogelijke leegstandeffecten zijn er naar verwachting niet of beperkt bij een toevoeging van enkele horecagelegenheden ondersteunend aan het concept

en de hoofdzakelijke woonfunctie van Lombokplein. Op basis van de beoogde ondersteunende horecafuncties verwachten we geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten.

4. Overige ondersteunende functies
De beoogde ondersteunende centrumfunctie ateliers, buurthuiskamer, dienstverlening en zorgvoorziening hebben allen een beperkt programma en passen goed bij de aard en schaal van de totale ontwikkeling van het Lombokplein. Deze ondersteunende centrumfuncties passen goed bij en zijn ondersteunend aan het beoogde woonprogramma. Door de ondersteunende vorm zullen de functies voornamelijk wijkverzorgend zijn. De ondersteunende functies zijn veelal maatschappelijke en culturele functies. Dit type functies concurreert ruimtelijk gezien niet met andere locaties. Mogelijke ruimtelijke effecten zullen naar verwachting dan ook beperkt zijn. Door kleinschaligheid en ondersteunende vorm zijn de centrumfuncties ondergeschikt aan totaalontwikkeling.

Conclusie

De vraag naar woningen in Utrecht en de regio is duidelijk aanwezig. Het aantal woningen in de toekomstige bouwplannen is nog onvoldoende om de woningbehoefte in te lossen. De centrumfuncties, passend bij de aard en schaal van de totale ontwikkeling van Lombokplein, passen bij het beleid en de ambities van de gemeente Utrecht. De centrumfuncties passen bij de ontwikkeling van Lombokplein als multifunctioneel hoogstedelijk gebied en voorzien als ondersteunende functies binnen dit gebied in een behoefte. Naar verwachting leidt de relatief beperkte toevoeging van de centrumfuncties, gezien de totale omvang van het plan, de behoefte aan de functies en het ondersteunende karakter van de functies, niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten elders.

Daarmee is in voldoende mate aangetoond dat het onderhavige bouwplan voorziet in een actuele behoefte zoals bedoeld in artikel 3.1.6 Bro.

2.1.4 Structuurvisie Ondergrond

In 2018 hebben de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat de Structuurvisie Ondergrond opgesteld.

De Structuurvisie Ondergrond gaat over de nationale belangen van de drinkwatervoorziening en de energievoorziening, en de weging van beide belangen ten opzichte van elkaar. Het gaat bijvoorbeeld over grondwaterwinning, gaswinning, geothermie en het opslaan van CO2. Deze Structuurvisie beoogt duidelijkheid te verschaffen over de mogelijke combinatie van grondwaterwinning en mijnbouwactiviteiten en tegelijkertijd beide belangen in voldoende mate te dienen. Dat betekent dat er steeds gezocht is naar de balans tussen enerzijds het beschermen van het grondwater voor de toekomstige drinkwatervoorziening en anderzijds het benutten van de ondergrond voor de - transitie naar een duurzame - energievoorziening. In de structuurvisie wordt aangegeven waar activiteiten in de ondergrond ruimtelijk uitgesloten of gecombineerd kunnen worden, nog voorafgaand aan een concreet initiatief.

Plangebied

Voor Lombokplein is het uitgangspunt dat er evenveel energie wordt gebruikt als opgewekt. Vanwege de hoge dichtheid van alle ontwikkelingen in het gebied wordt er gestuurd op een collectief bodemenergiesysteem. Dit collectief systeem komt voor het Beursgebied zodat diverse projecten met elkaar gecombineerd worden. Het Beursgebied bestaat uit de projecten Lombokplein, Beurskwartier, Jaarbeurs en een deel van het westelijk Stationsgebied.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

PROVINCIAAL

2.2.1 Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening

Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beiden zijn in werking getreden op 1 april 2021. De Interim Omgevingsverordening is nodig omdat de Omgevingsverordening alleen onder de Omgevingswet in werking kan treden. Met de Interim Omgevingsverordening kunnen plannen en ambities eerder vorm gegeven worden. De Omgevingsverordening heeft van 1 juni 2021 tot en met 12 juli 2021 ter inzage gelegen en zal naar verwachting in maart 2022 vastgesteld worden. De Omgevingsverordening treedt op 1 juli 2022 tegelijk met de Omgevingswet in werking.

In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. De Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomstige en fysieke leefomgeving. Dit is alles op, boven en onder de grond en inclusief de sociale aspecten zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. In de Interim Omgevingsverordening staan

de regels en instructieregels die daarvoor nodig zijn. Provincie Utrecht geeft bij de onderstaande 7 thema's de provinciale belangen aan die verplichtingen met zich mee brengen. Dat geeft al een doorkijk naar deze instructieregels.

Om voor te sorteren op de toekomst richt de Omgevingsvisie zich op een aantal ontwikkelingen:

- Extra woningen die gebouwd moeten worden;
- Toename van werkgelegenheid;
- Toename van verkeer;
- Energietransitie;
- Klimaatverandering;
- Verandering in de landbouw;
- Versterking van natuur en recreatief groen.

Provincie Utrecht vindt het daarbij belangrijk om de bestaande kwaliteiten te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen. De ruimte voor ontwikkelingen is beperkt, terwijl de vraag naar ruimte groot is.

Uitwerking beleid in 7 thema's

De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving en voor het mogelijk maken van lokale afwegingen als een veilige en gezonde leefomgeving daarbij gebaat is. Het beleid voor de gezonde en veilige leefomgeving is beschreven in 7 thema's:

1. Stad en land gezond

Dit thema gaat over milieu, gezondheid, recreatie en toerisme. Provincie Utrecht wil graag voor de woon-, werk-, en leefgebieden bereiken dat deze gezond zijn en uitnodigen tot bewegen. In en rondom steden en dorpen moeten voldoende groene gebieden zijn om te recreëren.

2. Klimaatbestendig en waterrobuust

Dit thema gaat over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, een klimaatbestendige en waterveilige leefomgeving en een perspectief voor bodemdalingsgebieden. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er bescherming is tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte).

3. Duurzame energie

Dit thema gaat over het stimuleren van energiebesparing en het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water.

4. Vitale steden en dorpen

Dit thema gaat over ruimte voor wonen en leven en ruimte voor werken en winkelen. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat nieuwe woningen en bedrijven vooral komen op plekken binnen de bebouwde kom. Ook is het belangrijk dat deze plekken goed bereikbaar zijn met trein, bus, tram en fiets. Prioritaire locaties voor grootschalige integrale ontwikkeling zijn onder meer Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier / Lombokplein en Merwedekanaalzone), Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park / Rijnsweerd.

5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar

Dit thema gaat over een goed bereikbare provincie, ontwikkeling bij knooppunten en optimalisatie van netwerken, wegen, OV en fiets. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden komen tussen de woon-, werk-, en leefgebieden. Daarbij moet er beter gebruik gemaakt worden van bestaande wegen.

6. Levend landschap, erfgoed en cultuur

Dit thema gaat over aantrekkelijke landschappen en een toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat veel mensen kunnen genieten van de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen. Ook is belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) meegroeit met het aantal inwoners.

7. Toekomstbestendige natuur en landbouw

Dit thema gaat over een robuuste natuur met hoge biodiversiteit en een duurzame landbouw. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat de natuur wordt beschermd en nieuwe natuurgebieden worden aangelegd die elkaar verbinden. Verder worden boeren geholpen om een omslag te maken naar kringlooplandbouw.

Alle thema's moeten in samenhang bekeken worden. Dat betekent dat niet alles overal kan. Met het

uitgangspunt slim combineren en concentreren kan de groei van inwoners en bedrijven en een gezonde leefomgeving in balans blijven. Het concentreren richt zich bijvoorbeeld op het bouwen van nieuwe woningen dichtbij stations en in steden en dorpskernen. Op die manier blijft er op andere plekken voldoende ruimte voor bewegen, groen, water en natuur.

Uitvoering

In drie regio's werkt Provincie Utrecht het beleid verder uit. De samenhang tussen de thematische ambities krijgt hier aandacht. Voor Utrecht is de regio U16 van belang. In deze uitwerking gaat het over de verstedelijkingsstrategie. De verwachting is dat er tot 2040 in de regio ongeveer 99.000 tot 125.000 extra woningen nodig zijn. Na 2040 tot 2050 is er verdere ruimte voor woningbouw onder meer over ontwikkelingen langs de A12 tussen knooppunten Lunetten en Oudenrijn en het benutten van bestaande OV-knooppunten in de regio.

Lokaal spoor (tram)

Voor het lokaal spoor (tram) heeft provincie instructieregels opgenomen in de Interim Omgevingsverordening. Deze regels staan in artikel 4.37 'Instructieregel beperkingengebied lokale spoorwegen' van de Interim Omgevingsverordening. Lombokplein maakt nieuwe gebouwen mogelijk in het beperkingengebied van het lokaal spoor. Om nieuwe gebouwen mogelijk te maken is een ontheffing nodig van deze regel. Deze is aangevraagd op 14 december 2021. Een reactie op deze aanvraag kwam 14 juni 2022 binnen. De ontheffing is verleend, waarbij drie voorwaarden zijn opgenomen. Dit besluit van de ontheffing is toegevoegd als Bijlage 18. Het besluit zelf met de voorwaarden is verwerkt in artikel 18.3 als een voorwaardelijke verplichting.

Toelichting op de voorwaardelijke verplichting

Deze voorwaardelijke verplichting is in basis hetzelfde als de voorwaardelijke verplichting die we nu kennen voor trillingshinder van het spoor. Zie als voorbeeld het bestemmingsplan ‘Actualisering diverse gebieden 2021’ en dan artikel 7 bestemming Gemengd. Voor Smakkelaarsveld is hier een dergelijke verplichting geregeld.

Lid b uit de voorwaardelijke verplichting komt ook terug vanuit de voorwaardelijke verplichting van het spoor. Lid b zorgt ervoor dat alle kosteneffectieve maatregelen genomen moeten worden. Op kleine incidentele overschrijdingen van lid a hoeft het bouwplan niet te worden afgekeurd. De resterende overschrijdingen zijn na het treffen van maatregelen namelijk waarschijnlijk beperkt en ieder geval nooit hoger dan de streefwaarden voor bestaande situaties. De Vper (een maat voor de gemiddelde trillingssterkte) moet namelijk altijd lager zijn dan de, veel lagere, streefwaarde voor nieuwe situaties. Hierdoor zal een Vmax boven de streefwaarde voor nieuwe situaties niet vaak kunnen voor komen, want dan zou de Vper te groot worden.

Wat is er toegevoegd aan de voorwaardelijke verplichting?

- Aan de voorwaardelijke verplichting is de methodiek van De Ruiter toegevoegd. Vanuit de sporen naar woningen kunnen trillingen optreden in de gebouwconstructie, die weer geluid opwekken in de vorm van laagfrequent geluid. Dit betreft bijvoorbeeld het trillen van de vloeren en wanden van een gebouw en veroorzaakt dan een zacht dreunend geluid. Voor laagfrequent geluid is er geen wettelijk kader. De methode De Ruiter beoordeelt de hinder van laagfrequent geluid dat wordt opgewekt door de gebouwconstructie. Het gaat niet om luchtgeluid van trampassages dat door transmissie via de gevels/ramen binnenkomt.

- De rijfrequentie van 12 trams per uur per richting is toegevoegd.

- De grenswaarden uit de Richtlijn deel A van Stichting Bouwresearch. Deze Richtlijn deel A gaat over het meten en beoordelen van schade aan gebouwen.

Wat is er niet toegevoegd aan de voorwaardelijke verplichting?

Verder is de derde voorwaarde van het besluit op de ontheffing niet toegevoegd. Deze derde voorwaarde houdt verband met onderzoekgegevens van de nieuwe verkeersverbinding en de doorstromingsstudie van de Graadt van Roggenweg. Dit is niet relevant voor deze voorwaardelijke verplichting van trillingshinder. Deze voorwaarde komt terug bij de paragraaf 4.2.1 voor verkeer in de toelichting van het bestemmingsplan.

Plangebied

Lombokplein zorgt, samen met andere verkeersmaatregelen in Noordwest, er met de herinrichting voor dat er alleen bestemmingsverkeer voor de nieuwe bebouwing, bestemmingen aan de Graadt van Roggenweg / Westplein en de binnenstad met Hoog Catharijne (bezoek, bevoorrading, bewoners en werkers) gebruik maakt van de weg. Dit zorgt voor een rustiger verkeer met een aangenamere schaal en meer groen. Met de doortrekking van de Leidse Rijn en een

bodemenergiesysteem ontstaat een gezond, klimaatbestendig en duurzaam project. Met maximaal 400 woningen wordt in de behoefte aan woningen voorzien op een goed bereikbare plek. Lombokplein is hiermee in lijn met de provinciale thema's.

Voor het lokaal spoor (tram) staat in paragraaf 5.4 en paragraaf 5.5 een onderbouwing voor respectievelijk geluid en trillingen. Voor geluid is daarbij een geluidsonderzoek gedaan dat ook naar de tram heeft gekeken. Voor de aspecten elektromagnetische straling en emissies van koper- of ijzerslijpsel zijn er geen belemmeringen qua apparatuur en de afstanden zijn voldoende (meer dan 20 meter). Daarbij voldoen we gelet op bovenstaand punt 5 (Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar) door juist te ontwikkelen bij een knooppunt.

Voor de instructieregel van het 'beperkingengebied lokale spoorwegen' is ontheffing verleend met 3 voorwaarden. In artikel 15 Wonen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen hiervoor.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen teneinde bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Plangebied

Lombokplein is een binnenstedelijke ontwikkeling waarbij er voor de woningen een gevarieerd aanbod is voor elke beurs. Ongeveer 45% van de woningen valt in de categorie sociaal en dat is inclusief 10% huisvesting voor studenten. Verder is er ruimte voor de middencategorie huur en koop met 35% en 20% voor grotere woningen in een hoger segment. Voor Lombokplein is er naast woningen ook ruimte voor werken en voorzieningen. Voor het geheel is er sprake van een gemengd en inclusief karakter, met een gezonde en groene omgeving. Lombokplein past binnen de ambities van dit beleidskader van binnenstedelijke ontwikkeling.

2.2.3 Wet Lokaal spoor, Mobiliteitsplan 2014-2028 en OV-Netwerkperspectief 2025-2035

Met het Mobiliteitsplan 2014-2028 wil de provincie zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde omgeving. Dit zorgt voor een aantrekkelijkere vestingsplaats, sterkere economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie goed te laten functioneren. Dit beleid wordt concreet gemaakt in een Mobiliteitsprogramma waarin staat welke acties op korte termijn nodig zijn.

In het OV-netwerkperspectief 2025-2035 beschrijft de provincie hoe zij de toekomst ziet van het openbaar vervoer. Hierbij gaat het onder meer over hoe omgegaan wordt met groei, hoe het netwerk wordt opgebouwd, de balans tussen verbinden en ontsluiten, welk type vervoer het handigst is en of knooppunten op maaiveld of ongelijkvloers moeten komen.

Provincie is concessieverlener voor de bussen in het streekvervoer en in de steden Utrecht en Amersfoort. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor de sneltramverbindingen tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein en IJsselstein en tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park. Provincie is ook concessieverlener voor de exploitatie van de tram, wegbeheerder voor de trambaan en

bevoegd gezag op basis van de Wet lokaal spoor. De Wet lokaal spoor stelt dat bij een wijziging aan de trambaan een indienststellingsvergunning nodig is.

Voor werken aan het lokaal spoor was voorheen een WijT-vergunning (Werken in de buurt van Tramweg) nodig. Dit is nu geregeld in de Omgevingsverordening in artikel 4.3.2.

De Safety Board beoordeeld of een wijziging aan de trambaan een aanmerkelijke wijziging is in de zin van de Wet lokaal spoor (via artikel 10). Bij een aanmerkelijke wijziging van de trambaan, is voor vergunningverlening van indienststelling van de tram een verklaring benodigd van de Inspectie Leefomgeving en Transport, zodat de provincie de vergunning kan verlenen.

Onder plangebied wordt ingegaan op de gewenste gelijkvloerse oversteek en de mogelijke ongelijkvloerse alternatieven, indien blijkt dat de er geen vergunning verleend wordt voor de gelijkvloerse oversteek.

Plangebied

Voor het plangebied wordt in paragraaf 4.2.1 op het verkeer ingegaan. Aanvullend daarop is voor de ontsluiting van het Park Plaza Hotel, De Stek en de (toekomstige) woningen op het Smakkelaarspark een nieuwe oversteek nodig met de HOV-baan ter hoogte van de Leidseveertunnel. Hier komen openbaar vervoer, auto's, fietsers en voetgangers samen. De uitwerking van deze oversteek is vastgelegd in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein dat de raad vaststelde in december 2017. Daarna is dit opgenomen in het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein, dat de raad vaststelde op 25 maart 2021. In beide documenten wordt uitgegaan van een gelijkvloerse oversteek.

Gelijkvloerse oversteek

De Leidse Rijn, met z'n kade aan de zuidzijde en de groene natuurvriendelijke oever en parkstrook aan de noordzijde, is een belangrijke structuurdrager voor het plan en vormt samen met het nieuwe Lombokpark de groene verblijfsruimte in het gebied. In het FO biedt een oplopend park vanaf de waterkant kansen voor een mooie plek, goed op de zon, aan de waterkant. Het pad langs de noordoever verbindt Lombok met de binnenstad en ontsluit Park Plaza en De Stek voor voetgangers. De HOV-baan wordt ingepast door het park hier in de vorm van een glooiend talud tegen aan te leggen en de oever langs Park Plaza wordt groen ingericht als onderdeel van de parkzone langs het water. In onderstaande afbeelding 2 is het ontwerp met de gelijkvloerse oversteek in beeld gebracht. Er is sprake van geringe intensiteiten voor Park Plaza en Smakkelaarspark, zowel op etmaalniveau als tijdens spitsperiodes. Het gaat hier om ongeveer 250 ritten per etmaal (totaal heen en terug) en dus maximaal 25 ritten tijdens het drukste spitsuur.



Afbeelding 2: Gelijkvloerse oversteek met de HOV-baan conform het vastgesteld Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein

De argumenten voor een gelijkvloerse oversteek zijn als volgt:

1. De huidige ontsluiting is niet handhaafbaar voor Park Plaza Hotel. De ontsluiting verplaatst vanuit het westen naar het noorden. Dit komt door de verlegging van de bestaande infrastructuur op het Westplein en de realisatie van het toekomstig Lombokpark en de Leidse Rijn met een wandelpad erlangs. De aanleg van extra wegen gaat ten koste van het

Lombokpark (het groen), de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en een recreatieve wandelroute langs de Leidse Rijn. Daarbij komt er met een extra weg meer verharding bij, terwijl we dat juist willen verminderen en een meer leefbare en duurzame stad willen maken.

2. Voor het Voorlopig Ontwerp zijn VISSIM simulaties uitgevoerd om inzicht te krijgen in de doorstroming van bussen. Ten tijde van het Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp is een zichtlijnenstudie voor de stop- en oprijdzichtlijnen van tram, bus en auto uitgevoerd, ter toetsing van het verkeersontwerp. Uit deze studies, zie ook paragraaf 4.2.1 over verkeer, blijken geen belemmeringen. Een extra ontsluiting vanaf de stadsstraat is niet ideaal, echter de intensiteiten van het autoverkeer die via deze route zouden moeten rijden zijn zodanig gering dat deze in een VISSIM simulatie niet tot significante andere uitkomsten leiden (maximaal 25 ritten tijdens het drukste spitsuur).

Wanneer voor de beoogde gelijkvloerse ontsluiting van Park Plaza, De Stek en Smakkelaarspark via de oversteek met de HOV-baan geen vergunning wordt verleend, zal een ongelijkvloerse kruising met de HOV-baan gerealiseerd moeten worden. Ter plaatse van het HOV-viaduct, gelegen over de Leidse Rijn, kan via een alternatieve route door het Lombokpark het terrein van Park Plaza alsnog bereikbaar worden gemaakt via een ongelijkvloerse kruising met de HOV-baan. De route naar de expeditie en parkeergarage van het Smakkelaarspark loopt vervolgens via het voorterrein van Park Plaza en de zuidelijke tunnelbuis in de Leidseveertunnel. Verkeerskundig is gekeken waar een dergelijke alternatieve route aan zou moeten voldoen. Er zijn twee mogelijke opties geschetst. Voor beide routes, die onderstaand zijn beschreven, is vervolgens in beeld gebracht wat dit voor de beleving wen het gebruik van het Lombokpark betekent. In de onderstaande kaartjes is de invloedsfeer van de alternatieve ontsluitingsroutes opgenomen. Deze zone kan weliswaar groen worden ingericht met gras, beplanting en/of bomen, maar heeft niet de gebruikskwaliteit van een park. Hoewel op de plattegrond niet direct zichtbaar, is het hoogteverloop in het park behoorlijk groot. Mede door de benodigde doorrijhoogte onder het HOV-viaduct zal een alternatieve route door het park ook aanpassingen aan de maaiveldhoogtes in het park vragen die impact op het parkontwerp en de beleving hebben.

Ongelijkvloerse oversteek alternatieve route 1

Deze route (zie afbeelding 3) loopt vanaf het kruispunt direct langs de HOV-baan richting de Leidse Rijn. De weg kan redelijk dicht tegen de keermuur van de HOV-baan gelegd worden, maar zal door benodigde rijcurven aan de zuidzijde wat uitbuiken om de bocht onder het viaduct door te kunnen maken.

Daarnaast zal het hoogteverloop van het park aangepast moeten worden om hoge voertuigen genoeg doorrijhoogte onder het viaduct te geven. Het parkdeel waar de weg doorheen loopt zal al eerder moeten zakken. Hiermee komt de keerwand van de HOV-baan prominent in het zicht. Het park verliest hiermee continuïteit en kwaliteit aan de waterkant. Ook zal de breedte van het park afnemen, waardoor voornamelijk de smalle zuidzijde niet meer als een park ervaren zal worden. Gemotoriseerd en langzaam verkeer sluiten met een flinke omweg nog steeds aan op de kruising Nieuwe Hagelstraat-HOV baan. Er zal nog goed moeten worden bekeken hoe fietsers en voetgangers veilig van/naar fietspad en trottoir Leidseveertunnel moeten worden geleid. Autoverkeer sluit, net als in de gelijkvloerse variant, via de Nieuwe Hagelstraat aan op de stadsstraat en het kruispunt met de Vleutenseweg. Bussen vanaf de Nieuwe Hagelstraat, richting UCC en UCJ, maken bij de kruising met de HOV-baan gebruik van dezelfde voorsorteerstrook. De strook die in de gelijkvloerse variant bestemd is voor rechtsafslaande bussen richting UCJ wordt in deze variant gebruikt door gemotoriseerd verkeer richting Park Plaza hotel en Smakkelaarspark. Uitgaand gemotoriseerd verkeer rijdt op de Nieuwe Hagelstraat, net als in de gelijkvloerse variant, samen met bussen richting kruising Vleutenseweg. Het effect van deze alternatieve route 1 op de doorstroming Lombokplein is hiermee vergelijkbaar met de gelijkvloerse variant.



Afbeelding 3: Ongelijkvloerse variant 1 met de HOV-baan

Ongelijkvloerse oversteek alternatieve route 2

Voor deze route (zie afbeelding 4) wordt uitgegaan van een aansluiting van een nieuwe weg door het park, direct noordelijk van de aanlanding van de nieuwe Kanonstraatbrug op de stadsstraat. Dit betekent dat het park doorsneden wordt en het noordelijk gelegen parkdeel het contact met het water verliest en daarmee ook de aansluiting op de rest van de oever. De combinatie van de waterkant en groene ruimte in het park om te verblijven en te spelen bepaalt juist de kwaliteit van het park in het Functioneel Ontwerp. Ook zullen aanpassingen in het wegprofiel van de stadsstraat gedaan moeten worden, dit zal ten koste gaan van groen en een complexe situatie opleveren in combinatie met het doorgaande wandelpad langs de oever van de Leidse Rijn. De aantrekkelijkheid van dit doorgaande wandelpad, die loopt vanaf Molenerf de Ster tot aan de nieuwe Hagelbrug, wordt hierdoor verzwakt. Hoewel de gevolgen voor de aanpassingen aan de maaiveldhoogten hier minder fors zullen zijn dan bij route alternatief 1, zal ook in deze variant een onnatuurlijk ogende verlaging gemaakt moeten worden om de doorrijhoogte te kunnen halen. Ook in deze variant rijdt gemotoriseerd en langzaam verkeer via dezelfde rijstrook vanaf parkeerplaats Park Plaza hotel richting de stadsstraat. Alleen buigt de weg na het HOV-viaduct niet af maar leidt dwars door het nieuwe park naar de stadsstraat. Langzaam verkeer kan via het fietspad en trottoir aan de parkzijde haar weg vervolgen. Om gemotoriseerd verkeer in alle richtingen (in- en uitgaand) veilig af te wikkelen is een VRI nodig. Hiermee wordt de verkeerssituatie op de stadsstraat erg complex. Door de korte afstand tussen de kruispunten is een zekere coördinatie (lees: groene golf) voor autoverkeer noodzakelijk. Anders worden nabijgelegen kruispunten, waar (ook) veel fietsers en voetgangers oversteken, regelmatig geblokkeerd door auto's die moeten wachten voor een rood verkeerslicht. Gelet op de verwachte intensiteit van auto- en fietsverkeer zal deze inrichting ook leiden tot lange wachttijden. Hierdoor ontstaan in deze variant, anders dan in de gelijkvloerse variant, lange wachtrijen met auto's en fietsers die, met name tijdens de spits, niet meer kunnen worden verwerkt.

Door alleen rechtsafslaand autoverkeer (in- en uitgaand) toe te staan kan inzet van een VRI worden voorkomen. Uitgaand autoverkeer richting A2 moet dan keren bij de kruising Vleutenseweg. Ook ingaand verkeer vanaf de Vleutenseweg richting Park Plaza hotel en Smakkelaarspark moet eerst doorrijden naar de kruising Croeselaan/Damstraat en daar keren. Hoewel het op etmaalbasis en tijdens de spitsuren om geringe aantallen gaat zorgt het omrijden naar andere kruispunten om een keerbeweging te kunnen maken voor extra verkeersdruk op die kruispunten die straks al relatief zwaar belast zijn. Dit is niet ideaal, echter de intensiteiten van het autoverkeer dat via deze route zou moeten gaan rijden zijn zodanig gering dat deze in een dynamische simulatie niet tot significante andere uitkomsten leiden (maximaal 25 ritten tijdens het drukste spitsuur).



Afbeelding 4: Ongelijkvloerse variant 2 met de HOV-baan

Conclusie

De gelijkvloerse oversteek is in eerdere documenten als de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein opgenomen. Ook in dit bestemmingsplan is de gelijkvloerse oversteek onderbouwd. Indien er geen vergunning wordt verleend voor de gelijkvloerse oversteek, dan zijn de ongelijkvloerse oversteken, route 1 en 2, mogelijk. De ongelijkvloerse oversteek heeft niet de voorkeur doordat er onvoldoende kwaliteit overblijft om van een park te kunnen spreken en het heeft een onwenselijk effect op de verblijfs- en gebruikskwaliteit van het gebied en de recreatieve groene route langs de Leidse Rijn. Deze ongelijkvloerse oversteken staan milieutechnisch onderbouwd in paragraaf 5.1.

2.2.4 Economische Visie 2020 - 2027 Focus op een vitale en duurzame economie

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;
- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

Plangebied
Lombokplein heeft een gemengd karakter. Naast woningbouw komen er ook commerciele, maatschappelijke en culturele voorzieningen. Concreet gaat het dan om dienstverlening, kleinschalige kantoren en horeca. Met deze functiemenging is er een gedifferentieerd woonmilieu, waarmee levendigheid binnen de wijk versterkt wordt en werkgelegenheid wordt gecreerd.

2.2.5 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

De provincie Utrecht legt het beleid op basis van de provinciale wettelijke taken voor bodem, water en milieu vast voor de periode 2016-2021 in het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (BWM-plan).

Het BWM-plan richt zich op vier belangrijke maatschappelijke opgaven, ook wel prioriteiten genoemd. De prioriteiten zijn: waterveiligheid en wateroverlast, schoon en voldoende oppervlaktewater, ondergrond en leefkwaliteit stedelijk gebied. Deze prioriteiten dragen rechtstreeks bij aan de kerntaken van de provincie (economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap, bereikbaarheid en cultuurhistorisch erfgoed).

Naast prioriteiten heeft de provincie basiskwaliteiten benoemd voor het bodem-, water- en milieubeleid. Deze zijn bodemkwaliteit, waterkwaliteit, waterkwantiteit, lucht, geluid (inclusief geur en licht) en externe veiligheid. Deze zes basiskwaliteiten zijn voorwaardelijk voor het uitvoeren van de provinciale kerntaken en het realiseren van de ontwikkelopgaven en vormen een stevige basis voor een veilige, gezonde en duurzame woon-, werk- en leefomgeving. Aan de basiskwaliteiten liggen wettelijke normen ten grondslag waarmee de minimumkwaliteit bepaald is. Waar de basiskwaliteiten in bestaande situaties niet voldoen aan de eisen en wensen van het gebruik, biedt het bodem-, water- en milieubeleid handvatten die het oplossen of verminderen van de problemen ondersteunen.

Plangebied

Voor Lombokplein neemt in totaal de verharding af en het groen en water toe. De Graadt van Roggenweg en het Westplein nemen in verharding af, waarbij de Leidse Rijn wordt doorgetrokken en het groen toeneemt. Voor de overige specifieke aspecten als bodem of lucht wordt verwezen naar hoofdstuk 8 waar deze staan beschreven.

2.2.6 Voor jong & altijd, Cultuur- en Erfgoedprogramma 2020-2023

In het cultuur- en erfgoedprogramma geeft de provincie haar rol op het gebied van cultuur vorm en inhoud. Het cultuur- en erfgoedprogramma is op 3 juni 2020 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. Het hoofddoel van het cultuur- en erfgoedbeleid van de provincie Utrecht is: bijdragen aan de toegankelijkheid van cultuur en de instandhouding van waardevol erfgoed, zodat bewoners en bezoekers van de provincie Utrecht hiervan kunnen leren en genieten.

Het cultuur- en erfgoedprogramma bevat twee beleidsdoelen:

A: Versterken van de culturele infrastructuur

- Cultuureducatie aanbieden
- Bibliothekennetwerk faciliteren
- Festivals laten floreren
- Het cultuurprofiel van Utrecht verstevigen

B: Behouden, benutten en beleven van cultureel erfgoed

- De kwaliteit van de leefomgeving versterken
- Monumenten duurzaam restaureren en gebruiken
- Utrechts erfgoed beheren en bekend maken

Plangebied

Voor de publieke ruimte wordt een kunstprogramma ontwikkeld, waarbij een aantal van de thema's wordt onderzocht en uitgewerkt in de bredere context van de hedendaagse maatschappelijke vraagstukken. Bewoners worden hierbij betrokken met de vraag hoe zij de openbare ruimte willen gebruiken.

REGIONAAL

2.2.7 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

De essentie van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 is verdichting en kwaliteitsverbetering. Dit houdt in het vinden van een oplossing voor de spanning tussen de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken voor het groeiend aantal huishoudens en de behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijke- en economische ontwikkeling.

Woningbouw
Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan 15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De A12-zone en stationsgebied Amersfoort zijn projecten waar in de periode 2015-2030 door transformatie kan worden bijgedragen aan verdichting en kwaliteitsverbetering. De Noordvleugel Utrecht ziet goede mogelijkheden om de complexe binnenstedelijke opgave, waaronder de A12-zone en het stationsgebied van Amersfoort, als nieuw sleutelproject te definiëren.

Werklocaties
Voor bedrijventerreinen heeft de Noordvleugel Utrecht de uitbreidingsbehoefte voor de periode 2015-2030 berekend op 410 ha bruto. De regio heeft, in overleg met het Rijk, zich de ambitie gesteld om bestaande en nieuwe bedrijventerreinen tien procent intensiever te gebruiken dan nu het geval is. De intensivering zal vorm krijgen door toepassing van de SER-ladder. Daardoor is de planningsopgave tien procent lager: 410 in plaats van 455 ha. De realisatiemogelijkheden zijn echter beperkt: slechts voor 179 ha kan op eigen grondgebied worden ingevuld. Op korte termijn wordt bekeken hoe de vraagzijde zich ontwikkelt en welke mogelijkheden aan de aanbodzijde kunnen worden gevonden voor het ruimtetekort. Het beleid van de regionale overheden om de ontwikkeling van kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn, zal in hoofdlijnen worden voortgezet.

Voorwaarden
De woningbouw en de ontwikkeling van werklocaties dienen te voldoen aan de volgende randvoorwaarden voor het behoud van de kwaliteit van het gebied en voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling als geheel:

- Indien het mogelijk is om de grote binnenstedelijke opgave in de regio Utrecht tot stand te brengen, worden daarmee kosten van nieuwe weginfrastructuur beperkt.
- De groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken.
- Het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden.
- Het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd.
- Daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen.
- Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m^2 recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.
- Enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex.
- In de diepe droogmakerijen in of aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht liggen urgente wateropgaven. Hier wordt gestreefd naar vernatting al dan niet in combinatie met functieverandering.

Plangebied

In Lombokplein komen maximaal 400 woningen en zorgt daarmee voor nieuwbouw in bestaand gebied. In Lombokplein wordt gebruikt gemaakt van de bestaande infrastructuur, waarbij de herinrichting van het verkeer zorgt voor een duurzamere en gezonde leefomgeving. Daarbij ligt het centraal en vlakbij een landelijk vervoersknooppunt. Lombokplein past hiermee binnen deze ontwikkelingsvisie.

2.2.8 Waterkoers 2016-2021

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem en het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft haar ambities en visies vastgelegd in de Waterkoers 2016-2021.

De koers is een omslag in denken, waarbij het waterschap zich flexibel opstelt en daarbij ruimte laat voor initiatieven uit de samenleving. Andere onderwerpen die in de Waterkoers aan de orde komen zijn waterveiligheid, voldoende water, gezond water, gezuiverd afvalwater en genieten van water.

Plangebied

Met de doortrekking van de Leidse Rijn komt er meer open water en geeft dat meer ruimte voor waterberging en brengt tevens verkoeling in het stadscentrum. Natuurvriendelijke oevers aan de Leidse Rijn leveren een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de waterkwaliteit, ecologische waarden en biodiversiteit. Waterberging vindt daarnaast plaats door de toename van groen in het plangebied. Lombokplein past hiermee binnen de waterkoers.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat'

Op 1 juni 2022 is het coalitieakkoord gepresenteerd. In het coalitieakkoord staat aan welke onderwerpen de coalitiepartijen GroenLinks, D66, PvdA, Student&Starter en ChristenUnie de komende jaren in Utrecht willen werken. In Utrecht wordt gebouwd, gewerkt en geleefd. Het gaat goed met veel inwoners. Maar er zijn ook Utrechters die moeite hebben mee te komen in de maatschappij. De coalitiepartijen willen werken aan gelijke kansen, betaalbare woningen en het klimaat:

De groeiende ongelijkheid in de stad

De coalitiepartijen zetten een stap extra voor Utrechters die steun in de rug nodig hebben. De aandacht gaat vooral uit naar Utrechters bij wie het niet vanzelf goed gaat. Voor de doelen en maatregelen in het coalitieakkoord geldt het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen'. Sociale en ruimtelijke vraagstukken gaan hier hand in hand: een prettige en veilige leefomgeving met voldoende voorzieningen, goed onderwijs, een stage of baan en (mentale) gezondheid zijn hierbij allemaal belangrijk.

De grote woningnood

Met een sociaal volkshuisvestingsbeleid willen de coalitiepartijen ervoor zorgen dat mensen in onze stad kunnen blijven wonen of kunnen komen wonen. De coalitiepartijen vinden het belangrijk dat Utrecht een leefbare, betaalbare, duurzame en gezonde stad is en blijft. Groei is geen doel op zich, het moet duurzaam in balans zijn. Dat betekent dat er ruimte moet zijn voor zowel rust als reuring. Het houdt ook in dat woningen duurzaam, betaalbaar en van goede kwaliteit zijn. En het betekent ook dat er genoeg voorzieningen in de wijken zijn. Het grote tekort aan betaalbare woningen vergroot de ongelijkheid tussen mensen. Daarom grijpen de coalitiepartijen in bij grote ongelijkheid op de woningmarkt. Ook hier is extra aandacht voor groepen die niet automatisch de ruimte krijgen, zoals mensen met lage inkomens, studenten, daklozen, starters en ouderen.

De klimaatcrisis

De coalitiepartijen kiezen voor stevige maatregelen om een bijdrage te leveren aan het aanpakken van de klimaatcrisis. De coalitiepartijen benutten alle mogelijkheden voor duurzame energieproductie binnen de Utrechtse gemeentegrenzen en gaan met bewoners en ondernemers ambitieus aan de slag met energiebesparing. Nieuwbouw is energiezuinig en klimaatadaptief en de coalitiepartijen gaan actief aan de slag met geothermie en aquathermie. De coalitiepartijen blijven investeren in lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch rijden om de brandstofmotor uit de stad te laten verdwijnen en om een bijdrage te leveren aan de wereldwijde klimaataanpak. De coalitiepartijen geven groen in de stad een flinke impuls en maken de openbare ruimte zoveel mogelijk publiek toegankelijk. Rond de stad creëren de coalitiepartijen natuur en landschap van groter formaat met een combinatie van natuur, recreatie en energieproductie.

Naast deze 3 grote opdrachten zien de coalitiepartijen ook veel kansen voor Utrecht. Utrecht is een (veer)krachtige stad. Kennisinstituten, bedrijven en maatschappelijke organisaties die zich bezighouden met gezondheid voegen zich samen in onze stad en regio. Dit past heel goed bij het doel dat de gemeente Utrecht al jaren heeft: gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken.

Samenwerking met (maatschappelijke) partners op het thema gezondheid is één van de manieren om de grote uitdagingen van onze tijd aan te pakken.

Plangebied

Lombokplein is in lijn met de doelstellingen uit het collegeprogramma.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie 2040 ‘Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad’ (hierna: RSU 2040). De RSU 2040 is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. De RSU 2040 is op 15 juli 2021 vastgesteld en bevat uitgangspunten voor een gezonde groei en ontwikkeling van de stad in 2040. In de strategie verbinden we belangrijke thema’s met elkaar, zoals mobiliteit, economie, voorzieningen, wonen, energie, groen, sport en ontspanning en werk. Ook is beschreven hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. Daarmee zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiezen we ervoor een stad te zijn waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht, de tien-minutenstad. Daarbij zijn twee hoofdstructuren leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling, voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt. Er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd.

We maken de keuze om de groei van de stad op een aantal plekken in de stad te concentreren, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel verschillende stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn gebieden waar komende jaren veel gebouwd wordt. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. Ook in de binnenstad, het stationsgebied, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp is ruimte voor extra woningen, winkels en bedrijven. En voor cultuur en maatschappelijke instellingen.

Omdat er met de met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld. Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen. Het document Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidbeleid 2019-2023 is ook onderdeel van de koers. Zie hiervoor paragraaf 2.3.2.2.7.

Plangebied

Lombokplein is een uitwerking van de Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein. Lombokplein draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied, als uitbreiding van de binnenstad. Dit nieuwe deel van het centrum wordt het toonbeeld van een gezonde, duurzame en levendige stad waar voor iedereen plaats is om te wonen, werken en te verblijven. Lombokplein legt de verbinding tussen de omliggende buurten en draagt bij aan de koers van de RSU; dit met name op het gebied van groen, water en mobiliteit.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans

De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. In de woonvisie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Plangebied

Lombokplein draagt met maximaal 400 woningen bij aan de behoefte aan woningbouw. De woningen zijn bedoeld voor elke beurs. Het draagt bij aan de stedelijke opgave om de Utrechtse woningmarkt beter in balans te brengen. Dit gebeurt door 45% van de woningen in de categorie sociaal onder te brengen, waarvan 10% voor huisvesting voor studenten is bedoeld. Verder komt er 35% aan woningen in de middencategorie en 20% grotere woningenin het hogere segment. Verdere differentatie vindt plaats door een breed scala aan woningtypes, woonoppervlak en woningprijs. Deze differentatie vindt plaats voor de 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. Het bevorderen van de doorstroming vindt plaats door samenwerking met de Stichting Utrechtse Woningcorporaties. Lombokplein draagt zo bij aan de Woonvisie.

Vitale stadswijken, functiemengingin woonwijken (2013)

In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in

woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

Plangebied
Zoals aangegeven bij de Woonvisie draagt Lombokplein bij aan een gedifferentieerd woningaanbod. Het zorgt daarmee voor functiemening en is in lijn met dit beleid.

2.3.2.2.2 Werken

Ontwikkelingskader detailhandel (2012) en Detailhandel Utrecht (2015)
Het Ontwikkelingskader detailhandel (2012) wordt gebruikt om de detailhandelsontwikkelingen te toetsen en beschrijft op hoofdlijnen de winkelstructuur in Utrecht, de verwachte marktontwikkelingen voor de komende jaren en hoe de gemeente daarmee de komende jaren wil omgaan.

Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur. Op basis van een strakke regie en planologie is de huidige winkelstructuur tot stand gekomen. Daarbij wordt uitgegaan van een ruimtelijke concentratie. De gemeente wil deze, daar waar mogelijk, ook behouden.

Detailhandel is een dynamische markt. De huidige marktomstandigheden en ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van internetaankopen, beïnvloeden de behoefte aan fysieke winkels, ook in Utrecht. Maar Utrecht groeit en kent een achterstand in het winkelaanbod. Het ontwikkelingskader beschrijft de te verwachten ontwikkelingen en maakt inzichtelijk welke uitbreidingen en toevoegingen van winkelgebieden in Utrecht gepland zijn het komende decennium. Ook beschrijft het kader op hoofdlijnen hoe we als gemeente willen omgaan met detailhandel buiten winkelgebieden.

Internetwinkels in of bij woningen:
De vestiging van een webwinkel bij een woonhuis waar alleen een elektronische transactie tot stand komt en die dus verder geen ruimtelijke uitstraling als winkel heeft, kan worden aangemerkt als de uitoefening van een bedrijf aan huis en past binnen de woonbestemming. Het betreft hier de administratieve handeling die de bewoner aan huis verricht. Er mag geen sprake zijn van een toonzaal of afhaalmogelijkheid. Dit soort internetwinkels dient zich te vestigen op een locatie met een detailhandelsbestemming.

Sinds de vaststelling van het Utrechts detailhandelsbeleid in 2012 is de landelijke winkelmarkt verder gestagneerd. De positie van Utrecht ten opzichte van de landelijke ontwikkeling is gunstig door de groei van de bevolking in stad en regio en de relatieve aanbodachterstand die er (nog) is. Desondanks wordt ook Utrecht geconfronteerd met de veranderde winkelmarkt. Per wijk wordt ingegaan op de stand van zaken in de winkelgebieden en het bijbehorende beleid en de te nemen acties.

Plangebied
In Lombokplein komt geen detailhandel. Er komt geen substantiele toename van de woningen en op korte afstand zit voldoende detailhandel. Bij de woningen zijn wel internetwinkels mogelijk. Lombokplein sluit voor detailhandel dus enkel aan op de mogelijkheid van internetwinkels bij woningen.

2.3.2.2.3 Natuur

Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'
De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.

Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad.

In het groenstructuurplan Utrecht Stad en land verbonden is dit verwoord in 3 ambities:

- meer groen om de stad
- sneller naar buiten
- beter groen in de stad

Het groenstructuurplan van 2007 is bijgewerkt in de actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017 – 2030. Naast de 3 ambities ligt de nadruk meer op hoe we groen inzetten voor de gezonde stad. En hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Dit plan is op 8 maart 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De groei van de stad vraagt om het vastleggen van de plekken die we groen willen houden in en om

de stad, zodat bij ontwikkelingen daar rekening mee gehouden kan worden en het groen zoveel mogelijk beschermd kan worden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners in de stad om ontwikkeling van nieuw groen, goede recreatieve en groene verbindingen en het verbeteren van bestaand groen.

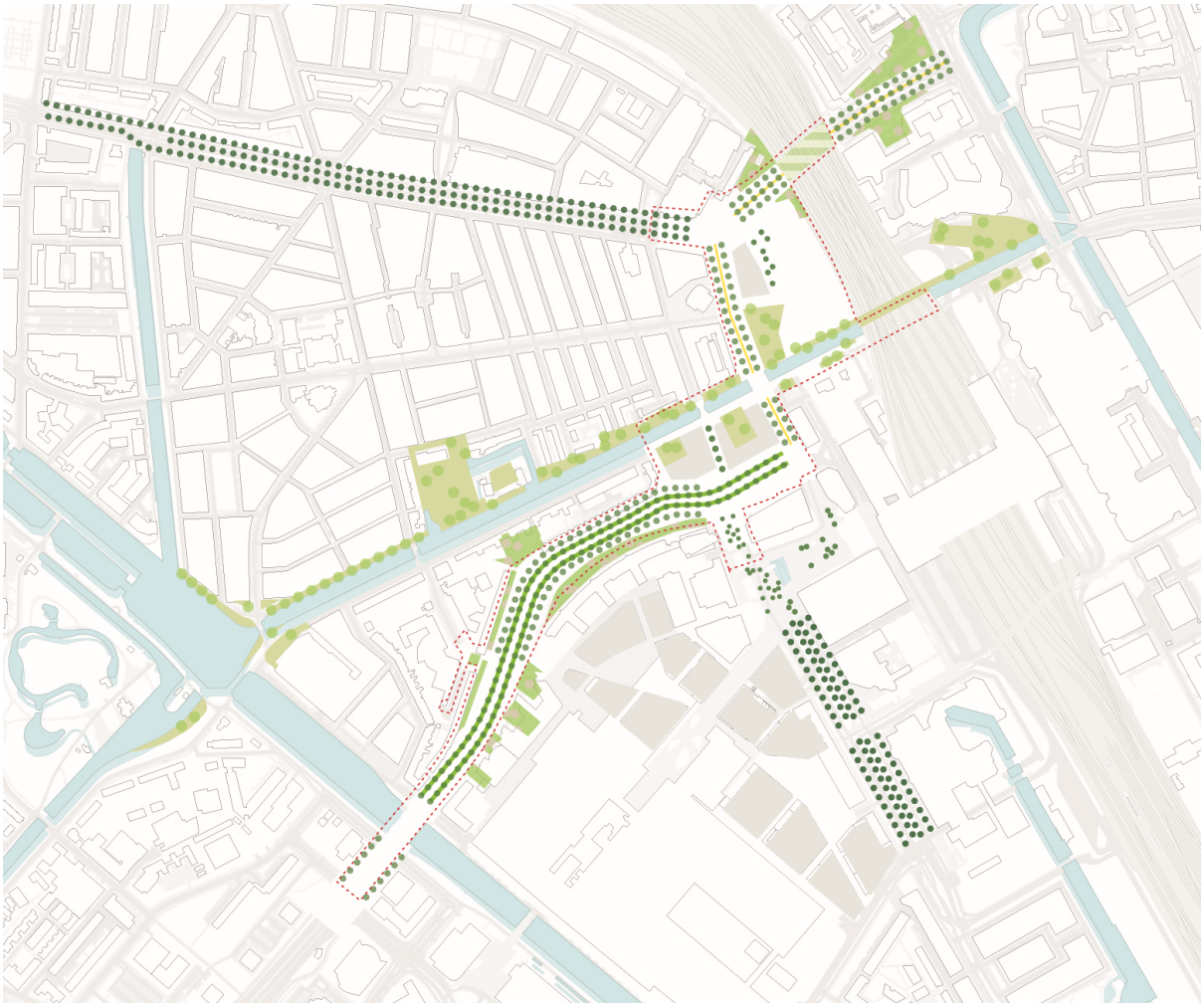
De groengebieden die we extra beschermen zijn geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan aangegeven op de kaart in het groenstructuurplan. Als in die gebieden plannen zijn waardoor groen verdwijnt, moet de gemeenteraad daar eerst over beslissen. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente concreet of deze in de groenstructuur ligt.

Plangebied
In Lombokplein is sprake van diverse groenstructuren. Onder andere de oevers van de Leidse Rijn, Lombokpark en de stadsstraat zorgen voor toevoeging van groen. De Leidse Rijn is een belangrijke drager voor de groenstructuur. Er komt een groene en natuurvriendelijke oever aan de noordzijde. De groene verblijfsplekken aan de noordzijde van de Leidse Rijn worden uitgebreid met het Lombokpark. Ook verbindt de Leidse Rijn het groen met de groene binnentuinen van de twee nieuwe bouwblokken Hotelblok en Leidseblok. Buiten de grenzen van Lombokplein verbindt de Leidse Rijn groene plekken als Rondje Stadseiland en rondje Singel.

Langs de wegen komt er ook groen, zie onderstaand figuur. Grote laanbomen geven de stadsstraat een herkenbare identiteit. Op de Graadt van Roggenweg komt er een laanstructuur met vier rijen bomen. De tramlijn wordt een groene hartlijn met hagen. Langs de straat vanaf het NH hotel naar het noorden komt een laanstructuur met twee rijen bomen.

In het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein is opgenomen dat in de Van Sijpesteijntunnel een groene wand wordt gemaakt. Tijdens de VO fase is gebleken dat dit lastig realiseerbaar is, vanwege gebrek aan daglicht. Wel wordt een looprichel voor kleine dieren in de tunnel aangelegd en kunnen de groen ambities mogelijk via het kunst project uitgebeeld worden.

Voor de Daalsetunnel onderzoeken we de mogelijkheden van vergroenen nog. Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd in de Daalsetunnel, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor vergroening binnen de huidige keerwanden buiten de tunnel. Eventuele aanpassing van de keermuren bij het spoorviaduct moet worden afgestemd met ProRail, de eigenaar en beheerder van de tunnel.



Afbeelding 5: Groenstructuur wegen

Bomenbeleid Utrecht (2009) aangevuld september 2018
De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Hierop is een aanvulling gedaan op 27 september 2018 voor een herplantplicht. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.
Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen.

Plangebied
In paragraaf 5.12 van dit plan wordt verder ingegaan op de bomen in het plangebied.

Nota Utrechtse soortenlijst (2018)
Op 7 juni 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Utrechtse soortenlijst vastgesteld, ter bescherming en stimulering van de voor Utrecht belangrijke plant- en diersoorten en daarmee ter bevordering van de biodiversiteit in de stad. Onder de bescherming vallen 5 vogelsoorten, 3 vissoorten, 6 soorten wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelsoorten. De Utrechtse soortenlijst wordt meegewogen bij de voorbereiding van gemeentelijke ruimtelijke plannen. Bij een gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente Utrecht initiatiefnemer is moet naar de aanwezigheid van

deze Utrechtse soorten onderzoek worden gedaan. Bij gebiedsontwikkelingen van derden wordt dringend geadviseerd om de Utrechtse soortenlijst bij de onderzoeken te betrekken.

Plangebied

In paragraaf 5.11 wordt ingegaan op de Utrechtse soorten.

2.3.2.2.4 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)
De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

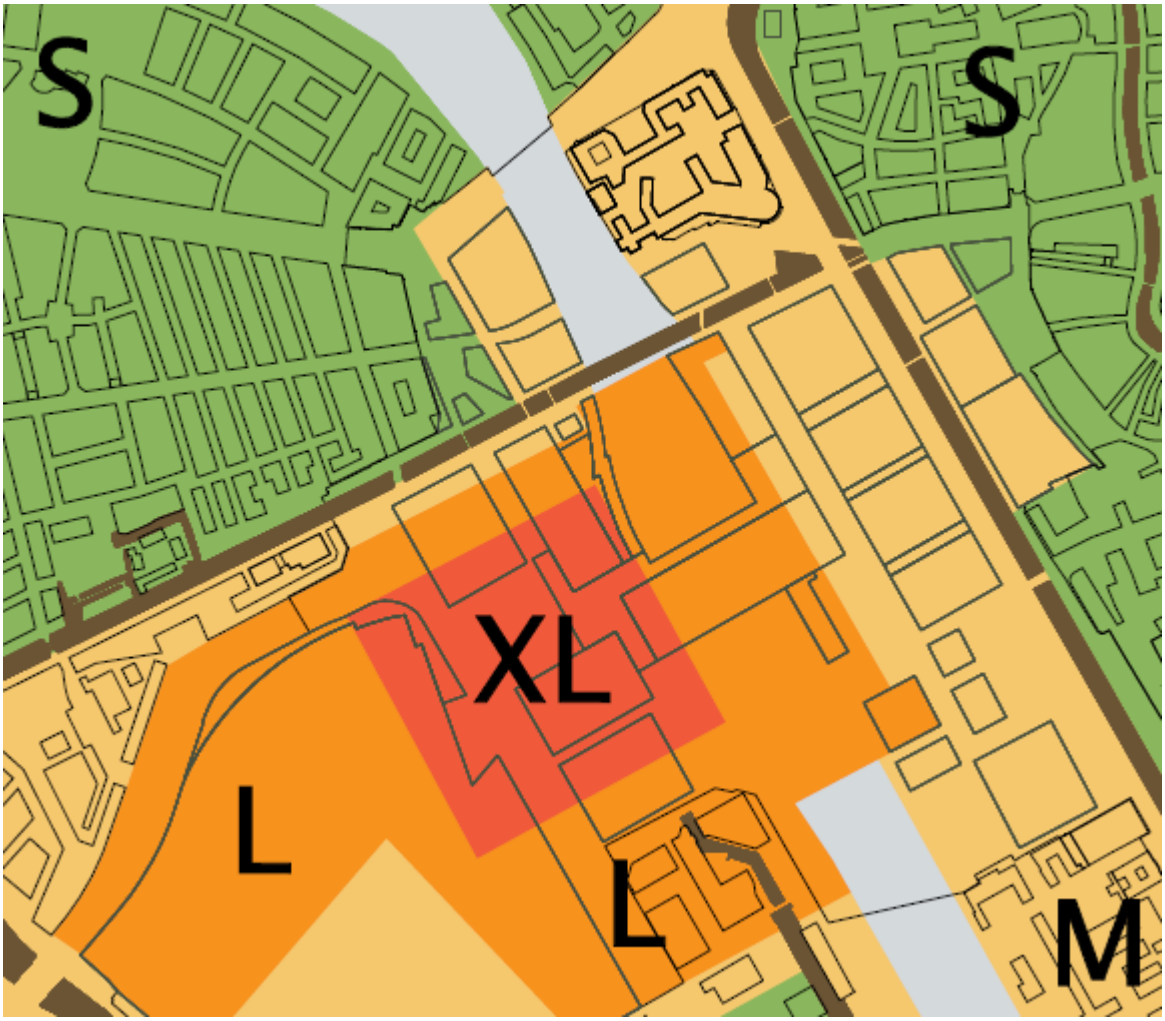
- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Plangebied
Het plangebied ligt in de Centrale Zone, op de rand van het Stationsgebied waar brandpunten mogelijk zijn. In het Structuurplan Stationsgebied uit 2006 zijn de bouwblokken van Lombokplein gelegen in de 'medium zone' die ligt tussen 25 tot 45 meter en voor specifiek het Leidseblok geldt dat deze deels ligt op de rand van de 'large zone' waar 45 tot 90 meter mogelijk is. Zie onderstaand figuur voor de verschillende zones.

In Lombokplein wordt het Leidseblok maximaal 45 meter hoog en het Parkblok maximaal 20 meter hoog. Het Hotelblok krijgt een gebouw van 16 meter en 24 meter hoog. Het NH hotel blijft in hoogte ongewijzigd en is daarmee maximaal 70 meter hoog. Deze hoogten passen in het wensbeeld voor hoogbouw.



S	small	basishoogte 3 lagen, soms tot 25 meter, voordeur aan de straat, één dominante functie per gebouw: de oude stad, Lombok, Dichtersbuurt
M	medium	basishoogte 25 meter, soms tot 45 meter, gedeelde entreehal aan de straat, meerdere functies mogelijk: het gebied rond Vredenburg en de Catharijnesingel
L	large	basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, foyer van meerdere gebruikers aan de straat, veel verschillende functies: aan weerszijden van het spoor en de Croeselaan
XL	extra large	basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, veel gebruikers per kavel, atria en overdekte buitenruimte, grote diversiteit in functies: rondom het huidig Jaarbeursplein

Afbeelding 6: Hoogbouw schalenkaart Stationsgebied

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", welke in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Plangebied
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open', waarbij de Kop van Lombok extra is aangeduid als ontwikkelingsgebied.

Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

2.3.2.2.5 Erfgoed en cultuurhistorie

Archeologie
De gemeente Utrecht heeft ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening opgesteld voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningenstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen is verwezen naar de verordening en is een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden ook zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel is geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Plangebied
In het bestemmingsplan is ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen de dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen. In paragraaf 5.14 van dit plan wordt verder ingegaan op de archeologie in het plangebied.

2.3.2.2.6 Verkeer en mobiliteit

Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht (2021)

De gemeenteraad heeft op 25 november 2021 de Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht vastgesteld. Met de beleidsregels parkeernormen fiets en parkeernormen auto, die 1 februari 2022 in werking zijn getreden, bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren.

In de parkeervisie wordt een viertal doelen gesteld, ten behoeve van een gezonde, leefbare en bereikbare stad, die daarnaast ook verkeersveilig is en waar een goede luchtkwaliteit is. Deze

doelen zijn:

1. Bereikbaarheid van en binnen de stad;
2. Kwaliteitsslag openbare ruimte;
3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit;
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte.

De gemeente zet in op groei binnen de bestaande stad. Daardoor groeit ook de mobiliteit in de stad. Om leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen, wil de gemeente het fietsgebruik stimuleren en het autogebruik niet verder laten toenemen. Om dit te kunnen bereiken is een gebiedsoverstijgende aanpak en een stadsbrede sturing nodig en moet gekeken worden naar een (her)verdeling en verspreiding van de bestaande parkeercapaciteit over de gehele stad. Dit is nieuw in de gemeentelijke aanpak, omdat tot nu toe met name buurtgericht, wijkgericht of ontwikkelingsgericht werd gekeken. De nieuwe parkeervisie gaat in op de maatregelen die nodig zijn in de verschillende buurten in Utrecht en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen. In het beleid wordt gestuurd op het aanwenden van andere mobiliteit (anders dan de auto), onder andere door het beperken van de mogelijkheid tot aanleg van reguliere particuliere parkeerplaatsen in betaald parkeergebied. In zes modules, behorende bij de parkeervisie, werkt de gemeente de uitvoering van de parkeervisie verder uit. Op dit moment zijn twee van de zes modules vastgesteld: 'Parkeernormen' en 'Aanpak betaald parkeren'. De modules 'Parkeerhubs', 'Fietsparkeren', 'Aanpak parkeren openbare ruimte' en 'Parkeren en toegankelijkheid' worden op dit moment uitgewerkt. De beleidsregel parkeernormen fiets en beleidsregel parkeernormen auto zijn een uitwerking van de module 'parkeernormen'.

Utrecht wordt in de parkeervisie opgedeeld in verschillende parkeerzones. De parkeerzones verschillen van elkaar in bijvoorbeeld de hoogte van parkeernormen voor fiets en auto, de gehanteerde tarieven bij betaald parkeren of voorwaarden voor de uitgifte van parkeervergunningen. De gebiedsindeling wordt per zone (A, B of C) met de daarbij behorende normen op een kaart aangegeven.

In de module 'parkeernormen' wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met fiets- en autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Hierbij wordt ingegaan op:

- de aantallen parkeervoorzieningen die nodig zijn bij ontwikkelingen;
- de eisen voor de plek en kwaliteit;
- de mogelijke alternatieven voor parkeren bij ontwikkelingen en
- het meebetalen aan alternatieve vervoersmiddelen via een nieuw bereikbaarheidsfonds.

Daarnaast wordt aangegeven hoe ervoor gezorgd wordt dat de parkeervoorzieningen worden gebruikt zoals ze zijn bedoeld.

Plangebied
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. Dit is het centrumgebied (binnenstad en stationsgebied). In de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over parkeren. In paragraaf 4.2.2 wordt verder ingegaan op het parkeren in het plangebied.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)

Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (vastgesteld op 15 juli 2021) vervangt het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016). Met het Mobiliteitsplan blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:

- Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
- Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit verminderen we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer of spreiden we deze beter over de dag;
- Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven aan de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen, zorgen we ervoor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
- Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk bieden we fietsers de keuze om hun bestemming via verschillende routes te bereiken. Zo zorgen we ervoor dat we de groei van het

aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en dat het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
- Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we ervoor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
- Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u;
- Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden, zorgen we ervoor dat je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer en de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
- Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we ervoor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;
- Slim sturen: door het toepassen van de prioritering bij de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;
- Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel, het Ledig erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.

Plangebied
Het Mobiliteitsplan 2040 wijst het Stationsgebied en daarmee het Lombokplein aan als deel van de A-zone. In zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder en veilig zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. Bij de inrichting van Lombokplein is rekening gehouden met deze uitgangspunten.

In paragraaf 4.2.1 van dit plan wordt verder ingegaan op het verkeer in het plangebied.

Kwaliteitsnet goederenvervoer (2007)
Het Kwaliteitsnet goederenvervoer is in 2007 vastgesteld. Bij de ontwikkeling of herinrichting van stedelijke gebieden is er vanaf het begin van de planvorming concrete aandacht voor de bevoorrading. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer biedt een afwegingskader voor gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen en de daarmee samenhangende investeringsplannen. Daarnaast vormt het kwaliteitsnet een leidraad voor locatiekeuzes en is daarmee van invloed op ruimtelijke ordeningsvraagstukken en economische afwegingen.

Winkelgebieden, grote solitaire bedrijven en bedrijventerreinen liggen bij voorkeur aan het regionale Kwaliteitsnet Goederenvervoer, of er wordt gezorgd voor een kwalitatief voldoende verbinding met het Kwaliteitsnet. Bij een nieuw bedrijventerrein, solitair bedrijf of winkelgebied van regionaal economisch belang wordt de verbindingsschakel een schakel in het Kwaliteitsnet, met bijbehorende inrichtings- en omgevingseisen. In het winkelgebied of op het bedrijfsterrein zelf wordt ook gezorgd voor een heldere, goede routering voor het bevoorradingsverkeer.

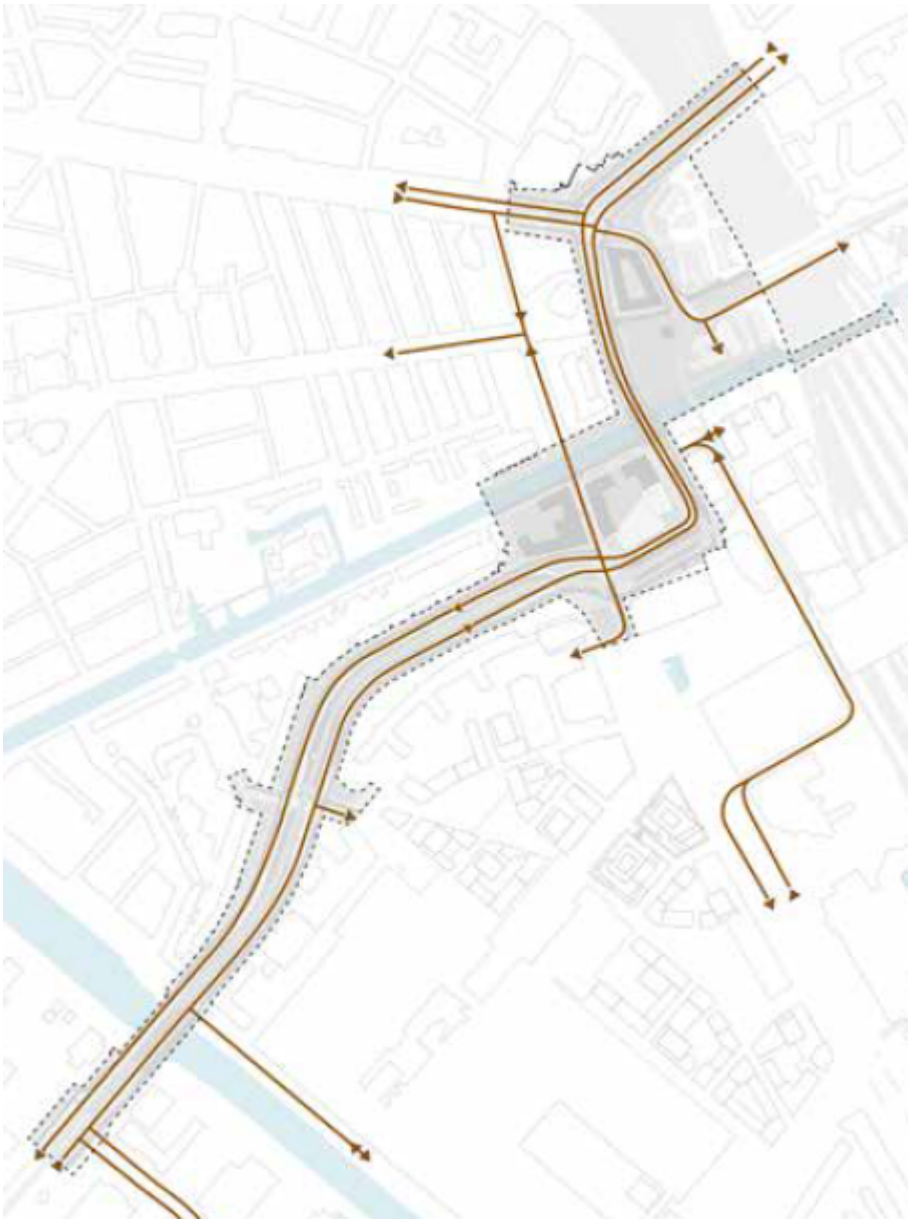
Om het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, worden indien technisch mogelijk op bevoorradingsroutes voertuigbeperkingen voorkomen.

Voor laad- en losmogelijkheden gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

- venstertijden worden zoveel mogelijk voorkomen;
- voor de verkeersveiligheid wordt scheiding van winkelend publiek en personenverkeer enerzijds en bevoorradend verkeer anderzijds nagestreefd;
- vanwege geluidswetgeving en diefstalveiligheid heeft afgeschermd laden en lossen sterk de voorkeur;
- samenwerking tussen ontvangers/winkeliers, bijv. gezamenlijke ontvangst of opslag, is wenselijk.

Bij de ontwikkeling van winkelgebieden en -centra, voorzieningengebieden of bedrijventerreinen en de opzet van het (hoofd)wegennet wordt het vervoerende, verladende en ontvangende bedrijfsleven betrokken.

Plangebied
De verkeersstructuur van Lombokplein maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer. Dit betreft de Graadt van Roggenweg en de Daalsetunnel. De nieuwe bouwblokken en voorzieningen zijn gelegen aan het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer. Lombokplein voldoet hiermee aan dit beleid. Zie onderstaand de route van de bevoorrading.



Afbeelding 7: Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer

2.3.2.2.7 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2023

Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. We stoppen daarom energie in een betere kwaliteit van leven voor iedereen. Meer betaalbare woningen, een groene en gezonde omgeving om in te leven, goede bereikbaarheid en zorg dichtbij. Daar is behalve lef en ambitie ook samenwerking voor nodig. Want Utrecht maken we samen.

Utrecht: gezonde stad van en voor iedereen

Steeds meer mensen kiezen voor Utrecht. Het is een aantrekkelijke en centraal gelegen stad met een goed opgeleide bevolking, een rijk cultureel aanbod en veel groen en natuur. Een stad waar mensen zich thuis voelen, naar elkaar omkijken en waar je jezelf kunt zijn. We willen ruimte geven aan de groei van de stad én we willen onszelf blijven. Een stevige opdracht, maar ook een kans om

een nog prettigere stad te worden. Utrecht wil een stad zijn waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. We investeren in een betere kwaliteit van leven voor iedereen. We willen minder verschillen in de stad tussen mensen en tussen wijken als het gaat om inkomen, gezondheid, opleiding en leefomgeving. We zetten daarom in op: meer betaalbare woningen, een prettige en veilige woon-en werkomgeving, werk voor iedereen, verbeterde bereikbaarheid, betaalbare duurzame oplossingen en zorg dichtbij voor mensen die dat nodig hebben. Om dit te bereiken is lef, ambitie en samenwerking nodig. We kunnen onze doelen niet waarmaken zonder bewoners, ondernemers en organisaties die met ons meedenken, meebeslissen en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Samen werken we aan een gezonde en prettige stad voor iedereen.

Gezond groeien

Steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad. Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te verblijven. De groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van vervoer, woningbouw, werkgelegenheid, duurzame energie en leefbaarheid. We zien deze opdracht ook als een kans om te kunnen investeren in een gezonde en prettige stad voor iedereen.

Stad voor iedereen

In Utrecht vinden we het belangrijk dat iedereen een gelijke kans heeft op een gezond en prettig leven. We willen ervoor zorgen dat er niet te grote verschillen ontstaan in inkomen, gezondheid, opleiding en leefomgeving. Daarom bieden we hulp en ondersteuning aan mensen die dat nodig hebben. Dat doen we onder andere door het stimuleren van gemengde wijken, zorg dichtbij en op maat, een kansrijke start voor kinderen en goede opleidingsmogelijkheden.

Samenwerken

Utrecht maken we samen. We werken aan een gezonde en prettige stad samen met bewoners, organisaties en werkgevers. En we werken ook nauw samen met partners op regionaal, landelijk en internationaal gebied om onze stad zo leefbaar en gezond mogelijk te houden. Samen werken we aan nieuwe (technologische) oplossingen om onze stad zo leefbaar, gezond en duurzaam mogelijk te maken.

Plangebied
In paragraaf 5.17 wordt verder ingegaan op het aspect gezond stedelijk leven in het plangebied. In paragraaf 5.4 is ingegaan op de geluidssituatie en in paragraaf 5.9 is ingegaan op de luchtkwaliteit in het plangebied.

2.3.2.2.8 Bodem, ondergrond en water

Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017) en Aanvulling Nota Bodembeheerplan 2017-2027 beleid PFAS (2020)
In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. De Nota bodembeheer 2012–2022 is met de voorliggende Nota bodembeheer 2017-2027 geactualiseerd. Utrecht groeit en er wordt zowel in de stad als aan de randen veel gebouwd. Door deze bouwinitiatieven kan de vraag naar bouwgrond periodiek groot zijn. We willen voorkomen dat deze bouwgrond van elders (vaak over lange afstand) wordt aangevoerd. De aanpak in de Nota Bodembeheer 2017 – 2027 zorgt ervoor dat de benodigde grond duurzaam uit de eigen en uit omliggende gemeenten in de regio kan komen, wat bijdraagt aan een gezonde verstedelijking en een circulaire economie. In 2020 is de Nota uitgebreid met een aanvullende nota over PFAS-stoffen.

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen.

De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid.

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:

- een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;
- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit

die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industriefunctie van de hoofdwegen;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- lokale maximale waarden voor de stofgroep PFAS, waarbij de gehele gemeente als één zone wordt beschouwd. Deze waarden gelden voor de bovenste meter.

Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:

- strengere onderzoekseisen bij bodemonderzoek en hergebruik van arseenhoudende veenlagen afkomstig van bodemlagen dieper dan 2 meter;
- een strengere eis met betrekking tot het volumepercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- regels voor het toepassen van grond met zichtbare asbestdeeltjes (dit is geen verplichting, maar een advies. De gemeente heeft hierin een voorbeeldfunctie en verplicht zichzelf wel) ;
- regels voor het toepassen van grond vanuit diepere bodemlagen plus regels om bovengrond dieper in het profiel te gebruiken;
- tijdelijke uitname van grond bij kabels- en leidingen cunetten (uitgravingen).
- Verminderde onderzoeksinspanning voor gebieden met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen.

Landelijk beleid geldt voor alle andere gebieden en stoffen die niet onder het gebiedsspecifiek beleid of ander gemeentelijk beleid vallen.

Plangebied
In paragraaf 5.10 wordt verder ingegaan op het aspect bodem in het plangebied.

Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019
Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Plangebied
In paragraaf 5.13 wordt verder ingegaan op het aspect water in het plangebied.

2.3.2.2.9 Energie

Utrecht: energiek middelpuntvan het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019
De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaatneutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en pro-actieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

In het najaar van 2015 zijn de Utrechtse Energieagenda's verschenen, welke een vervolg zijn op het Energieplan en de duiding daarop van het college. Hierin worden de concrete gemeentelijke werkzaamheden gepresenteerd en de inzet van middelen welke leiden tot een klimaatneutraal Utrecht richting 2030. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende ambitieuze doelstellingen voor 2020 geformuleerd:

- 20% CO_2-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;

- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

Plangebied

In het Beursgebied komt een collectief warmtesysteem, waar de nieuwbouw van Lombokplein op zal aansluiten. De nieuwbouw krijgt met dit collectief warmtesysteem duurzame warmte en koude op lage temperatuur, die in de gebouwen verhoogd worden met warmtepompen naar ruimtewarmte en warm tapwater. Deze onderdelen gaan mee met de realisatie van het collectief warmtesysteem. Hiermee vindt er levering van warmte en koude plaats tot aan iedere woning of ruimte. Een stadswarmte aansluiting is niet toegestaan.

In een volgende fase wordt bekeken of er ook ruimte gereserveerd moet worden voor Thermische Energie uit Oppervlaktewater.

Visie op de warmtevoorziening (2017)
Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. De CO_2-uitstoot in onze stad wordt voor een derde veroorzaakt door het verwarmen van huizen en gebouwen met aardgas (inclusief de stadsverwarming). Ook gebruiken gebouwen op dit moment relatief veel warmte door een lage isolatiegraad en installaties met een laag rendement. Om de doelstelling te behalen om als Utrecht in 2030 klimaatneutraal te zijn, is een omschakeling naar een duurzame warmte- en koudevoorziening nodig. In het nieuwe coalitieakkoord 2022 – 2026 is de doelstelling opgenomen om via wijkuitvoeringsplannen verder uitvoering aan te geven aan de doelstelling om 40.000 bestaande woningen van het gas af te halen. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen in gebouwen, de energieinfrastructuur en door nog meer gebruik te maken van duurzame warmtebronnen. Natuurlijke momenten, op zowel gebouw- als gebiedsniveau, moeten worden benut om de warmtetransitie te versnellen. Een klimaatneutrale warmtevoorziening moet aan de voorwaarden duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar voldoen.

In het door het VNG ondertekende Klimaatakkoord is een nieuwe regierol voor de gemeente vastgelegd. Gemeenten moeten voor eind 2021 een Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) opstellen. In de Transitievisie Warmte Utrecht (vastgesteld door de gemeenteraad in 2021) staat hoe de gemeente een aardgasvrije stad gaat maken en welke planning daarvoor wordt gehanteerd. In de TVW staat wanneer we in welke buurt starten met het aardgasvrij maken van gebouwen en het aanpassen van de energie-infrastructuur. In de RES staat hoe Utrecht en haar regiogemeenten invulling gaan geven aan de landelijke energiedoelstellingen in het Klimaatakkoord voor het verduurzamen van de energiebronnen. In de RES staat hoeveel en waar duurzame elektriciteit (wind en zon) in 2030 wordt opgewekt. Ook staat er in de RES welke duurzame warmtebronnen te gebruiken zijn zodat buurten van het aardgas af kunnen. Beide documenten worden in de Omgevingsvisie verankerd. De landelijke wet- en regelgeving wordt hiervoor de komende tijd aangepast.

Plangebied
In de tekst hierboven over een collectief warmtesysteem is voor Lombokplein al ingegaan op energie en warmte. Aanvullend hierop heeft de gemeenteraad op 3 juni 2021 het Warmteplan Beursgebied vastgesteld.

2.3.2.2.10 Sport, recreatie en toerisme

A room with a view, Beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 (2010) en bijstelling hotels (2019)
Het hotelbeleid is weergegeven in de nota A room with a view, Beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 (2010). De komende 10 jaar wordt een gemiddelde groei van de toeristische sector van 3%-5% per jaar voorzien. Gezien de groei van de stad, de ambities op toeristisch en cultureel vlak en het huidige tekort aan kamers op piekmomenten, gaat Utrecht uit van 5% groei. Dat betekent dat er tot 2020 marktruimte is om 1000 kamers toe te voegen aan het huidige bestand van 1400 kamers. Die groei wil de gemeente faciliteren.

Op 19 december 2019 is de beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 bijgesteld. In de periode 2019-2021 worden naar verwachting 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers gerealiseerd bovenop het bestaande aantal van ongeveer 2.000 hotelkamers. Voor Utrecht betekent dit een inhaalslag in kwantiteit en kwaliteit van hotelconcepten. Vanwege deze relatief grote toevoeging in een korte tijd is het nodig om tijdelijk een pas op de plaats te maken en eerst het effect van deze toename af te wachten voordat er eventueel meer nieuwe hotels toegevoegd worden. Dit betekent dat er tot 1 januari 2023 in principe geen nieuwe hotels worden toegestaan met bestemmingsplanwijzigingen. Voor aanvullende bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers of bijzondere doelgroephotels kan onder voorwaarden (over locatie, kwaliteit initiatiefnemers, segmentatie en duurzaamheid) een uitzondering worden gemaakt. Uitbreidingen van bestaande hotels met een kwaliteitsdoel blijven

ook beperkt mogelijk.

Plangebied
Lombokplein is meegenomen in een recent onderzoek (update Hotelmarktonderzoek) uit februari 2019 van Bureau Stedelijke Planning. De uitbreiding van het NH hotel met 60 kamers past in de behoefte van 1.500 - 1.800 kamers en daarmee in de bestaande planvoorraad.

Beleid tijdelijk verblijf (short stay)
Op 19 december 2019 is het beleid tijdelijk verblijf (short stay) door de gemeenteraad vastgesteld. Het aantal short stay-accommodaties in Utrecht is de laatste jaren gegroeid. Een toenemende mobiliteit van werknemers en internationale studenten zorgt voor een stijgende vraag naar deze accommodaties. De huisvesting van tijdelijke (internationale) werknemers of studenten mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en van de beschikbaarheid van voldoende permanente woonruimte voor verschillende doelgroepen in de stad. Om deze belangen op een goede manier te kunnen wegen zijn uitgangspunten opgesteld. Onder tijdelijk verblijf of short stay wordt verstaan: het bedrijfsmatig (met het oogmerk om winst te behalen) verstrekken van logies met een minimumperiode van twee weken tot 6 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden. Dit gebruik valt onder de bestemming hotel met aanduiding logies voor tijdelijk verblijf. Dit gebruik is niet toegestaan onder een woonbestemming. De regels voor het verlenen van vergunningen voor tijdelijk verblijf zijn vastgelegd in de Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay).

Plangebied
Het Parkblok krijgt ongeveer 35 onzelfstandige studentenwoningen. Dit is 10% van het totale woonprogramma in Lombokplein. Met deze toevoeging van studentenwoningen ontstaat er een programmamix van diverse type woningen en draagt Lombokplein bij aan de vraag voor huisvesting van studenten.

Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018
Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, onderscheid gemaakt worden in categorieën van horecabedrijven in een bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op 12 april 2018 in werking getreden en door de raad vastgestelde Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 en overgenomen in de bijlage bij de regels, de Lijst van Horeca-activiteiten. In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'zachte' tot 'harde' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling heeft tot doel de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen. De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

Plangebied
Lombokplein valt binnen profiel 10 van het ontwikkelingskader. Dit is 'Horeca in de wijk'.

Uit eten en drinken in de wijk is een trend die de afgelopen jaren in opkomst is en die ook de komende jaren verder zal groeien. De sociale functie of buurtfunctie die een horecagelegenheid in de wijk kan hebben, speelt daarbij een belangrijke rol. De relatie en verbondenheid van wijkhoreca met de bewoners in de wijk is dan ook van groot belang. Het grootste gedeelte van de gasten komt dan ook uit de eigen wijk.

Tegelijk heeft het vestigen van horeca in de wijk vaak veel voeten in de aarde, vooral als het om horeca D1 gaat. Deze horecacategorie biedt onbeperkte openingstijden en dat kan tot hinder leiden. Dit leidt bij een vergunningaanvraag voor nieuwe locaties tot veel discussie en vaak tot verhindering van de komst van een restaurant in de wijk. Terwijl er een algemeen besef is dat de nachtelijke openstelling van restaurants niet of zelden voorkomt.

Anderzijds geldt voor de D2 horecacategorie de winkelsluitingstijd van 22.00 uur. Dit betekent dat de gasten dan ook daadwerkelijk het horecapand moeten hebben verlaten. Vaak biedt dit de ondernemer net te weinig tijd om 's avonds nog een maaltijd te kunnen serveren. Voor de buurtfunctie en een goede bedrijfsvoering is dit wel gewenst.

<u>Voor Lombokplein nemen we twee verschillende vormen van horeca op:</u>

1. De horeca in de plint van gebouwen betreft horecacategorie D2. Dat betekent dat de sluitingstijd om 22:00 is. Dit past het beste bij het vestigen van horeca in de wijk.

2. Voor het NH Hotel en het Park Plaza Hotel nemen we de bestaande horecacategorieen op die nu ook gelden. Dit zijn A2, B, C, D1, D2 en D3.

Voor horeca nemen we naast het mogelijk maken van de horeca zelf, ook terrassen op. We weten nu nog niet goed waar de terrassen exact komen. Op hoofdlijnen hebben we een beeld waar horeca kan komen. Op de verbeelding van het bestemmingsplan hebben we gebieden aangeduid waar een terras kan komen. Deze gebieden zijn groter aangehouden, zodat het terras flexibel gerealiseerd kan worden. Het terras zelf heeft een maximum aantal vierkante meters, zodat er geschoven kan worden, zonder dat er een heel groot terras kan komen. Op deze manier kunnen we naast de genoemde flexibiliteit ook meer duidelijkheid geven aan toekomstige bewoners waar de terrassen komen.

De terrassen zijn voor het geluid onderzocht via een akoestisch rekenmodel, zie Bijlage 2. De terrassen zijn bekeken vanuit de minst ongunstige situatie. Uit de berekeningen volgt dat het stemgeluid van deze terrassen acceptabel is in relatie tot de vereiste geluidsisolatie. Daarmee zijn de terrassen goed inpasbaar met de woningen.

In de regels van dit bestemmingsplan is een afwijking opgenomen om een nadere afweging te maken voor de exacte locaties van de terrassen. Alleen voor de terrassen van de twee hotels is het terras bij recht, dus zonder afwijking, toegestaan. Hier liggen in de buurt geen woningen en is een nadere afweging niet nodig.

Lombokplein voldoet aan dit ontwikkelingskader Horeca.

Sportnota 2017-2020 'Utrecht Sportief en gezond' (2016)
De sportnota 'Utrecht Sportief en gezond' is in 2016 vastgesteld. Met een optimaal sport- en beweegklimaat in de stad wil de gemeente Utrecht bijdragen aan een gezonde leefstijl en daarmee aan een gezonde toekomst voor al haar bewoners. De Sportnota bevat zestien ambities, op het gebied van sportstimulering, sportaccommodaties, topsport en talentontwikkeling en sportevenementen.

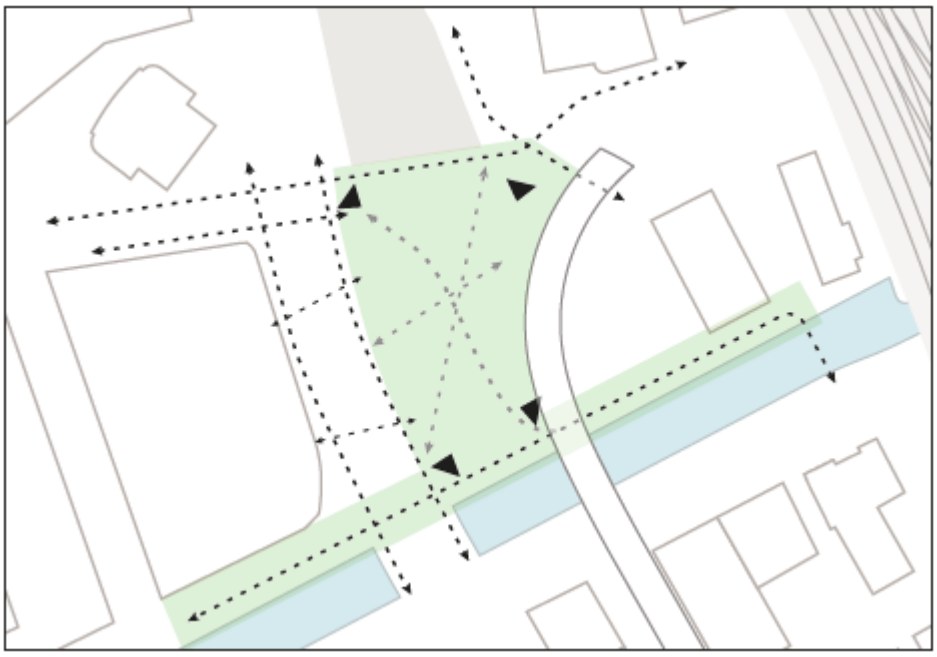
Sportstimulering: Door sportstimulering wordt ervoor gezorgd dat nog meer mensen in de stad gaan sporten en bewegen. Het accent wordt gelegd op de buurten met de grootste achterstand in de gezondheid en in sportdeelname. De gemeente werkt hieraan door onder andere de samenwerking tussen sport en andere sectoren zoals gezondheid, welzijn, jeugd, onderwijs en werk en inkomen te versterken.

Sportaccommodaties: Een goede sportinfrastructuur vormt de basis voor een goed sportklimaat. Het aantal sportaccommodaties zal mee moeten groeien met de groei van de stad en het aantal inwoners. Hierbij wordt gestreefd naar een efficiënter gebruik van de accommodaties.

Topsport en talentonwikkeling: Utrecht ambieert een goed topsportklimaat, met aandacht voor ondersteuning van topsportverenigingen en talentontwikkeling. Hiervoor werkt de gemeente samen met sportverenigingen, sportorganisaties, onderwijs en het bedrijfsleven.

Sportevenementen: Topsport- en breedtesportevenementen wordt als middel gebruikt om zoveel mogelijk Utrechters kennis te laten maken met sporten en bewegen. Evenementen bieden een podium waarop talenten zich kunnen meten met de (inter)nationale top.

Plangebied
In gebouwen van Lombokplein komen geen sportfuncties, maar de openbare ruimte daagt wel tot sporten uit. Het ontwerp van de openbare ruimte is gericht op het faciliteren van recreatief bewegen langs groen en op het water. De fijnmazigheid van het netwerk voor voetgangers draagt bij aan een gezonde leefomgeving. In het Lombokpark (zie onderstaande afbeelding) komen er aanleidingen voor kinderen en sporters om te bewegen, zoals hoogteverschillen. Voor de Leidse Rijn is er de mogelijkheid om een kano of sloep aan te meren en zo sportief over het water te bewegen. Het project Lombokplein past op deze manier goed in een sportief en gezond Utrecht.

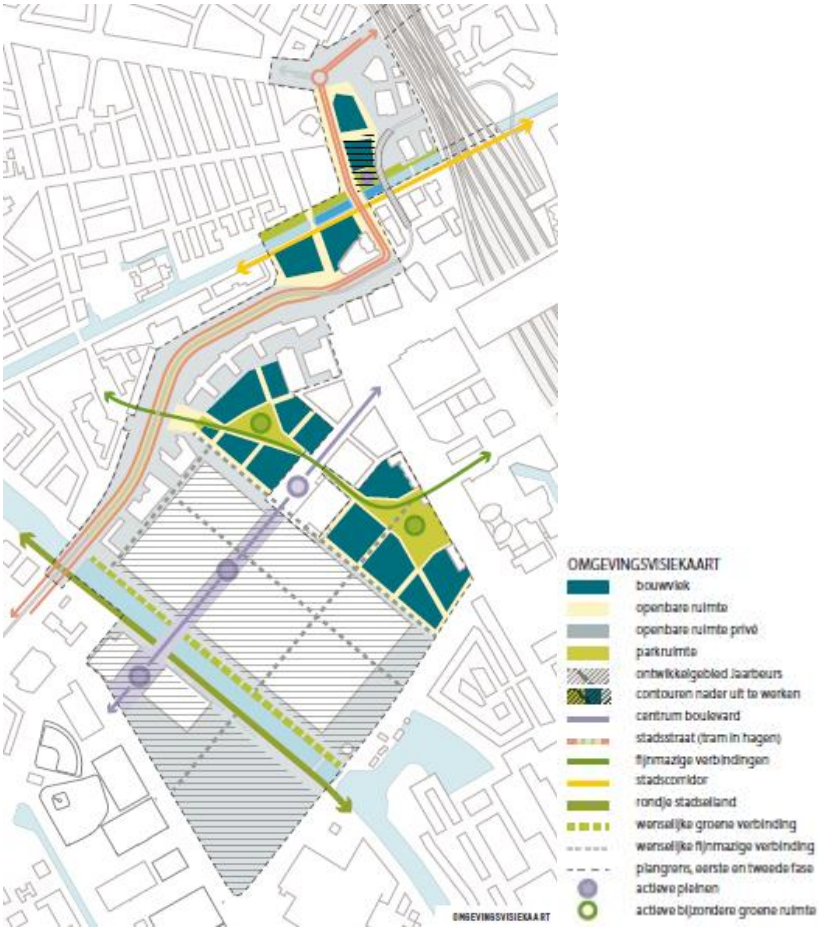


Afbeelding 8: De routing in Lombokpark

2.3.2.3 Gebiedsbeleid

In gebiedsbeleid maakt de gemeente de koers en het thematische beleid passend binnen een specifiek gebied.

Omgevingsvisie deelgebied Beurskwartier en Lombokplein (2017)
In deze omgevingsvisie heeft de gemeente het toekomstbeleid voor het Beurskwartier en het Lombokplein vastgelegd. De omgevingsvisie geeft richting aan de transformatie van een nu nog groot Jaarbeursgebied en verkeersgebied naar een gemengd gebied met ruimte voor de Jaarbeurs en wonen en werken in een heldere en duurzame structuur. Onderstaande kaart geeft de gewenste ruimtelijke en programmatische ontwikkelingsrichting weer.



Afbeelding 9: Toekomstbeeld Beurskwartier en Lombokplein

Samen met de stedenbouwkundige structuur definiëren de zes thema's het gewenste karakter en identiteit van het gebied, de basis voor een toekomstvaste gezonde verstedelijking. De zes thema's zijn:

Gemengd en inclusief
Verschillende activiteiten, verschillende mensen, verschillende gebouwen en plekken maken samen een stad. Het vergrote centrum is een gebied voor iedereen.

Compact en levendig
Het Beurskwartier en Lombokplein krijgt een hoogstedelijke invulling. Doordat er veel mensen wonen en werken kan een levendig gemengd centrummilieu ontstaan.

Fijnmazig
Het Beurskwartier en Lombokplein moeten onderdeel van de stad worden. Dat kan alleen als in verbindingen op alle schaalniveaus gedacht wordt. Als wordt gedacht in stadsstructuren. Stadsstructuren vertegenwoordigen meerdere waarden, betekenissen en activiteiten en dragen daardoor bij aan stedelijkheid, beweging, begrijpen, ontmoeten en identiteit.

Duurzaam
De stip op de horizon is een energie neutraal centrumgebied. Utrecht wil op deze locatie koploper zijn om zo een echte sprong in duurzaamheid te maken.

Groen en gezond
Utrecht wil een bijdrage leveren aan de vitaliteit van de stad, maar ook aan de vitaliteit van haar inwoners, haar werknemers, en haar bezoekers. Stedelijk groen levert daar een belangrijke bijdrage aan. De gezonde mens staat centraal.

Slim vervoer
Utrecht wil de mobiliteitsvraag met de meest efficiënte, veilige en duurzame mobiliteitskeuze stimuleren. Ook wil Utrecht inspelen op de transities die eraan komen: elektrische auto's, bezorgservices en zelfrijdende vervoerssystemen.

Plangebied

Voor Lombokplein is het deel Beurskwartier niet aan de orde. Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein in 2017 zijn twee amendementen en drie moties aangenomen. Deze zijn meegenomen bij de uitwerking van het Programma van Eisen dat is vastgesteld op 25 maart 2021. De uitwerking laat onder meer minder bebouwing toe en meer groen in de vorm van Lombokpark en twee semi-openbare binnentuinen.

Bij de vaststelling van het Programma van Eisen op 25 maart 2021 is besloten om de ongelijkvloerse kruising tussen de stadsstraat en de fietsroute Leidseweg / Van Sijpesteijnkade als voorkeursvariant vast te stellen. Ook zijn 4 moties aangenomen, dit zijn:

1. 30 km zone

2. Spreiding fietsverkeer stationsgebied

3. Veiligheid bij de Muntbrug

4. Extra oversteek bij de Graadt van Roggenweg

Bij de verdere ontwikkeling van het project Lombokplein worden deze moties verwerkt. Voor de eerste motie gaat het om onder meer een verkeersbesluit voor het aantal kilometers per uur en de aanpassing van de fysieke inrichting van de openbare ruimte, zowel binnen als buiten het plangebied. Ook voor de tweede, derde en vierde motie betreft het een aanpassing van de inrichting van de openbare ruimte.

Lombokplein geeft verder invulling aan de zes leidende thema's van deze Omgevingsvisie. Dit zijn: gemengd en inclusief, compact en levendig, fijnmazig, duurzaam, groen en gezond en slim vervoer. Dit betreft onder meer het bijdragen aan de Utrechte woningmarkt om deze beter in balans te brengen. Er is een groot aandeel sociale woningen en middenhuur. Een ander, belangrijke invulling is bijvoorbeeld de realisatie van een stadsstraat met maximaal 30 km/u. Lombokplein als geheel past binnen deze omgevingsvisie.

2.3.3 Gebiedsspecifiek beleid

Masterplan Stationsgebied (2004)
Het Masterplan Stationsgebied biedt het kader voor de ontwikkelingen in het stationsgebied voor een periode tot circa 2020. Het masterplan is een vertaling van Visie A 'Stadshart verruimd' waarvoor een meerderheid van de Utrechtse kiezers in een raadplegend referendum in 2002 heeft gekozen. Eigenschappen van die visie zijn met name twee hoofdroutes van oost naar west, een verbouwd Muziekcentrum aan het Vredenburg en een rustige Catharijnesingel. Lombokplein is een verdere uitwerking van het Masterplan.

De doelstelling is een sterk logistiek knooppunt, hoogwaardige openbare ruimte, architectuur van hoge kwaliteit en intensief ruimtegebruik te ontwikkelen die hun bijdrage leveren aan het nieuwe centrum van Utrecht, dat bewoners, reizigers, winkelend publiek en werkenden beleven als prettig, schoon en veilig.

Lombokplein past binnen het masterplan Stationsgebied.

Structuurplan Stationsgebied
Het structuurplan Stationsgebied is de juridische vertaalslag van het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2003, inclusief de bijbehorende actualisatie uit 2004. De aanpak van het stationsgebied is gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardig, multimodaal openbaar vervoersknooppunt in combinatie met een toplocatie voor werken, wonen en voorzieningen.

De aanpak van het stationsgebied is gebundeld in twee zones, die de dragers zijn van de ontwikkelingen: de Stadscorridor en de Centrumboulevard.

Stadscorridor
De Stadscorridor verbindt de westelijke delen van de stad met het Stationsgebied en loopt vanaf Leidse Rijn tot het Vredenburg. De overheersende functies aan de Stadscorridor zijn wonen, winkelen, cultuur en publieke functies, zoals kantoren. De corridor vormt een route met functies voor de stadsbewoners.

Centrumboulevard
De Centrumboulevard loopt van het Jaarbeursterrein tot het Vredenburg door de OV-terminal en Hoog Catharijne. De Centrumboulevard geeft samenhang en identiteit aan de gebieden en draag bij aan de optimalisering van de wisselwerking tussen openbare en private ruimte. In de Centrumboulevard is de functiemenging complexer. Hoog Catharijne wordt geïntensiveerd, waarbij

er veel aandacht is voor de wisselwerking met openbare ruimte.

Het winkelareaal in het Stationsgebied zal met circa 45.000 m^2 verhuurbare vloeroppervlakte worden uitgebreid. Circa 1.000 woningen worden aan het Stationsgebied toegevoegd. De toevoeging van 240.000 m^2 brutokantoorvloeroppervlakte vindt grotendeels plaats aan de westzijde van het station.

Lombokplein past binnen het Structuurplan Stationsgebied.

2.3.4 Overig gemeentelijk beleid

De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)
De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen.

De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden met betrekking tot monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Plangebied

In paragraaf 5.14 wordt verder ingegaan op het aspect archeologie in het plangebied.

Actieplan goederenvervoer 2015-2020 (2015)
De doelstelling van het actieplan is: de gemeente Utrecht streeft samen met het bedrijfsleven naar hogere efficiëntie in de logistiek en naar hoogwaardig ingepast, slim en schoon goederenvervoer in Utrecht, als bouwstenen van een aantrekkelijke en bereikbare stad. Daarnaast richt het actieplan zich op verbetering van de leefbaarheid en gezondheid, hoogwaardiger ruimtelijke kwaliteit, hoogwaardiger economisch functioneren, verbetering van de bereikbaarheid, reductie van het energiegebruik, beperking van de milieudruk (lucht en geluid) en verbetering van de verkeersveiligheid.

Aan de hand van de thema's innovatie, infrastructuur, efficiënte bevoorrading, Lage Weide/Port of Utrecht, bouwlogistiek en consumentenlogistiek worden de projecten voor het nieuwe actieplan gepresenteerd.

Plangebied
In paragraaf 2.3.2.2.6 is al op goederenvervoer ingegaan.

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)
De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Plangebied

In paragraaf 5.4 wordt verder ingegaan op het aspect geluid in het plangebied.

Nota externe veiligheid (2007)
De Nota externe veiligheid, welke in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting of het transport bevinden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of

uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Plangebied

In paragraaf 5.7 wordt verder ingegaan op het aspect externe veiligheid in het plangebied.

2.4 Conclusie

De conclusies voor het plangebied uit het relevante beleid zijn de volgende. De ontwikkeling van Lombokplein vormt een belangrijk onderdeel in de verdere ontwikkeling van het westelijk deel van het Stationsgebied en wordt onderdeel van het centrum, een uitbreiding van de Binnenstad. Het wordt een toonbeeld van een gezonde, duurzame en levendige stad waar voor iedereen plaats is om in te wonen, werken en verblijven. Belangrijk is dat Lombok weer goed wordt verbonden met de omliggende buurten. We bereiken dit door doorgaande verbindingen en structuren met elkaar te verbinden.

Lombokplein speelt een belangrijke rol in de uitwerking van de Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein. Een van de kenmerken is het doortrekken en herstellen van de Leidse Rijn. Daarnaast herstellen we de stedelijke infrastructuur. Van een grijze vlakte naar een prettig en levendig stuk stad. De verkeersbundel wordt hiermee een stadsstraat die goed oversteekbaar is en daarnaast een goede bereikbaarheid biedt voor de Binnenstad.

Verder sluit de invulling voor woningbouw goed aan op het beleid. Van de maximaal 400 woningen komt 45% in de sociale categorie, dit is inclusief 10% huisvesting voor studenten. In de categorie middenhuur komt 35% en de overige 20% is voor grotere woningen in een hoger segment. In de bouwblokken komen groene binnentuinen. Het Lombokpark zorgt daarnaast voor een vergroening, evenals de natuurvriendelijke oevers langs de Leidse Rijn. Naast woningbouw en groen komen er stedelijke functies zoals dienstverlening, horeca, maatschappelijke voorzieningen en uitbreiding van hotelvoorzieningen. Deze behoefte aan diverse functies is aangetoond door toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking. We voldoen aan een zorgvuldig ruimtegebruik.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het gebied in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, wordt aan het einde van de verschillende paragrafen een aantal conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

3.2 Beschrijving van het plangebied

De beschrijving van het plangebied wordt beschreven vanuit het grotere geheel van Beurskwartier en Lombokplein.

3.2.1 Historische ontwikkeling

De huidige structuur van het plangebied lijkt voor een belangrijk deel bepaald door een aantal grote ruimtelijke ingrepen in de afgelopen 70 jaar, sinds de verplaatsing van de Jaarbeurs in 1946. Maar daaronder liggen oudere structuren. Tweeduizend jaar geleden stroomde de Rijn door het gebied en vormde in die tijd de noordgrens van de Romeinse provincie Germania Inferior. Op de zuidoever bouwden de Romeinen tientallen forten en wachttorens aan een doorgaande weg: de Limes. De Rijn bleef het gebied eeuwenlang bepalen. Langzaamaan verzandde de rivier en een vruchtbaar gebied bleef achter, dat in de Middeleeuwen werd gebruikt door akker- en tuinbouwers. Het gebied werd inmiddels Lijnpad genoemd.

In 1664 ontwierp burgemeester Moreelse een plan voor de verdubbeling van de stad Utrecht aan de westzijde ter plaatse van het huidige Stationsgebied en Jaarbeursterrein. De uitvoering hiervan is nooit verder gekomen dan het graven van drie parallelle grachten en twee dwarsgrachten. De nieuw gegraven Leidse Vaart was de noordelijkste van die dwarsgrachten, nu nog steeds zichtbaar als de structuurbepalende Leidse Rijn. Tot de aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht in 1843, werden de percelen aan de grachten vooral agrarisch gebruikt en werden er kleine buitenplaatsen gevestigd. Langs de spoorweg en de huidige Croeselaan vestigden zich daarna een aantal fabrieken. Tevens werden in het gebied drie kazernes gebouwd: de Van Sijpesteijnkazerne (1875), de Knoopkazerne (1882) en de Hojelkazerne (1888). Het grootste gedeelte van het gebied bleef echter onbebouwd. Dit gold niet voor het gebied ten noorden van de Leidse Rijn. Hier werd de woonwijk Lombok gebouwd, voor het personeel van de nieuwe fabrieken die zich daar vestigden.

De eerste jaarbeurs werd in Utrecht in 1917 op het Vredenburg gehouden. In de jaren daarna werden grote beurscomplexen opgericht totdat het Vredenburg hiervoor te klein werd. Na de Tweede Wereldoorlog werd de jaarbeurs verplaatst naar het gebied tussen het Merwedekanaal, de Hojelkazerne en de Veemarkt. Om een goede ontsluiting van de Jaarbeurs te krijgen werd de Graadt van Roggenweg aangelegd en in 1953 geopend. Dit was de eerste ingreep die buiten de bestaande hoofdstructuur van Moreelse viel, maar de orthogonale structuur met noord-zuid lopende assen (spoorlijn, Kruisvaart en Croeselaan) haaks op de Leidse Rijn bleef de basis vormen.

De veranderingen in de jaren ‘60 hebben grote sporen nagelaten aan beide zijden van het spoor en hebben de voorheen heldere hoofdstructuur van het gebied aangetast. De bouw van het destijds nieuwe Centraal Station gekoppeld aan Hoog Catharijne betekende een “schaalsprong”. Veel historische bebouwing verdween en in de plaats daarvan kwamen nieuwe ‘moderne’ kantoren. De nieuwe infrastructuur, gericht op de auto, zorgde voor nieuwe barrières en versnippering in het gebied. Dit betreft de tunnelbak in de Catherijnesingel en ook de aanleg van het Westplein (1969). De achtereenvolgende verbouwingen en toevoegingen aan het Jaarbeurscomplex zorgden daarnaast voor een in zichzelf gekeerd terrein, dat volledig los kwam te staan van de stedelijke omgeving.

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Het gebied kent een lange geschiedenis als westelijk buitengebied van de stad, gelegen net buiten de Catharijnepoort. De eerste bebouwing bestond vooral uit kleinschalige bedrijvigheid (molens, scheepswerfjes) langs het water van de Vleutense Wetering en de Leidse Rijn. In de zeventiende eeuw werden in de directe nabijheid ook drie grachten aangelegd, voortgekomen uit het uitbreidingsplan Moreelse. De Croeselaan volgt nog het tracé van de derde gracht en het water kwam destijds uit in de Leidse Rijn. Vanaf 1845 vestigen de spoorwegen zich in dit gebied. Het spoor liep aanvankelijk op maaiveld en vormde door het beperkt aantal oversteekplaatsen wel een barrière voor het doorgaande verkeer, maar nog geen expliciete visuele barrière. Grootschaliger woonbebouwing ontwikkelde zich in het derde kwart van de negentiende-eeuw met de bouw van Lombok en groeiende lintbebouwing langs de Leidserijn en de Vleutense Wetering. Over de Leidserijn kwam een aantal bruggen, waaronder de Dambrug. De kop van Lombok is rond 1890 bebouwd, de kop van de Vleutense Weg ook. De druk om ingrijpende verkeersmaatregelen te gaan nemen werd in de twintigste eeuw steeds groter. Bestaande bruggen als Artilleriebrug en Dambrug werden vervangen door bredere bruggen, de Leidseweg kreeg een onderdoorgang onder het spoor en de de Vleutensewetering werd in twee fasen gedempt voor de verbreding van de Vleutenseweg. De barrièrewerking van het spoor werd tussen 1939-1941 aangepakt door verhoging van het spoor en het aanbrengen van een aantal viaducten. Hier werd het Leidseveer viaduct gebouwd (ontwerp: Sybold van Ravesteyn), waarvoor een deel van de omliggende woonbebouwing werd gesloopt. De naam Leidseveertunnel dateert uit 1953.

De grootste ingrepen vonden plaats rondom het stationsgebied en de kop van Lombok tussen 1950 en 1980. Aanleg Graadt van Roggenweg, het Westplein, de Daalsetunnel en sloop van bebouwing voor Hoog Catharijne. De rol van het verkeer werd dominant, hetgeen vooral resulteerde in een door verkeer gedomineerd Westplein. Hiervoor werd ook een deel van de Leidserijn overkluisd.

Gemeentelijk monument

Lange Hagelstraat 30, Blekerstraat 1,3

Monumentnummer 3440071

Redengevende beschrijving

Kantoorpand, in 1939 gebouwd voor de Algemene Nederlandse Metaalwerkersbond in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid.

Het hoekpand is opgetrokken in gele baksteen en bestaat uit drie bouwlagen en een L-vormig zadeldak met steekkap met schildeind. De derde bouwlaag ligt terug, waardoor er balkons zijn gevormd. Op de hoek is een hoge, ronde torenachtige vorm gesitueerd, die aansluit op de derde bouwlaag en is uitgesneden tot op de eerste bouwlaag. Op de tweede bouwlaag is daardoor ook een balkon. De bouwmassa is sterk geleed en heeft daardoor een opmerkelijk massa-opbouw.

Het pand is van architectonisch belang als voorbeeld van een goed ontworpen gebouw in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid met een opmerkelijke massa-opbouw.

Beeldbepalende elementen

Leidseveertunnel

Het spoorwegviaduct in 1939-41 ontworpen door Sybold van Ravesteyn. De Utrechtse architect Sybold van Ravesteyn (1889-1983) geldt als een van de bekendste spoorwegarchitecten van de 20e eeuw. Kenmerkend voor de stijl zijn de ronde vormen en 'golvende' lijnen en krullende vormen.

In 1991 is het spoor verbreed en zijn bij alle viaducten een aanvulling geplaatst. Deze is door de NS (prorail) in vergelijkbare vormentaal uitgevoerd, maar minder subtiel.

Cultuurhistorischeelementen

De Leidse Rijn en Leidse weg zijn belangrijke historische structuren met een lange geschiedenis. Water en weg liepen van oudsher door tot aan het centrum, via Smakkelaarsveld waar het water uitkomt in de singel. Een deel van de Leidseweg heeft de naam Van Sijpensteijnkade gekregen.

Beeld Het Verkeer van Steph Uiterwaal, gemaakt in 1939. Het beeld is in 1984 naar de Dambrug verplaatst.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

De westzijde van het station, de Jaarbeurszijde, wordt gedomineerd door kantoren, het Beatrixgebouw, de grote complexen van de Jaarbeurs, parkeerterreinen, twee hotels, en een overmaat aan infrastructuur. De afgelopen jaren zijn al veel veranderingen in gang gezet, autonoom en planmatig. Lombok is uitgegroeid tot een diverse en levendige buurt, met zijn eigen identiteit en kwaliteiten. De Graadt van Roggenweg en het Westplein domineren dit gebied. Op onderstaande kaart is dit goed te zien.



Afbeelding 10: Eerdere situatie uit 2018 van het Westplein en Graadt van Roggenweg

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

De bestaande functies in het plangebied bestaan uit vooral verkeer, twee hotels, woningen en de Leidse Rijn. Verkeer is de dominante functie die zich richt op diverse vormen van vervoer: auto, bus, tram, fiets en voetganger. De Graadt van Roggenweg en het Westplein vormen een belangrijke verkeersroute. Op steenworp afstand ligt Utrecht Centraal Station. Vanaf de westkant bij de Sowetobrug tot aan Smakkelaarsveld, de Van Sijpesteintunnel en de Daalsetunnel aan de oostkant. Aan de noordkant van de Graadt van Roggenweg liggen vooral woningen en aan de zuidkant kantoren. Deze woningen en kantoren liggen buiten het plangebied van Lombokplein.

De twee hotels, het NH hotel en Park Plaza hotel staan aan de zuidoost en oostkant van het plangebied. In deze omgeving liggen ook woningen. De Leidse Rijn stroomt nog ondergronds.

3.4 Conclusie

De dominantie van verkeer zorgt voor een grijs en niet aanlokkelijk gebied om heen te gaan en te verblijven. De Graadt van Roggenweg en het Westplein zijn een zware infrastructuurbundel. Hierdoor is er weinig groen en water te vinden.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

In deze paragraaf wordt ingegaan op de reden van de ruimtelijke ingreep. Wat wil de gemeente of de aanvrager bereiken met het plan en waarom. Er wordt een verband gelegd met het oplossen van de knelpunten die in de conclusie van hoofdstuk 3 zijn beschreven.

In dit hoofdstuk wordt tevens ingegaan op de inhoud van het stedenbouwkundig concept.

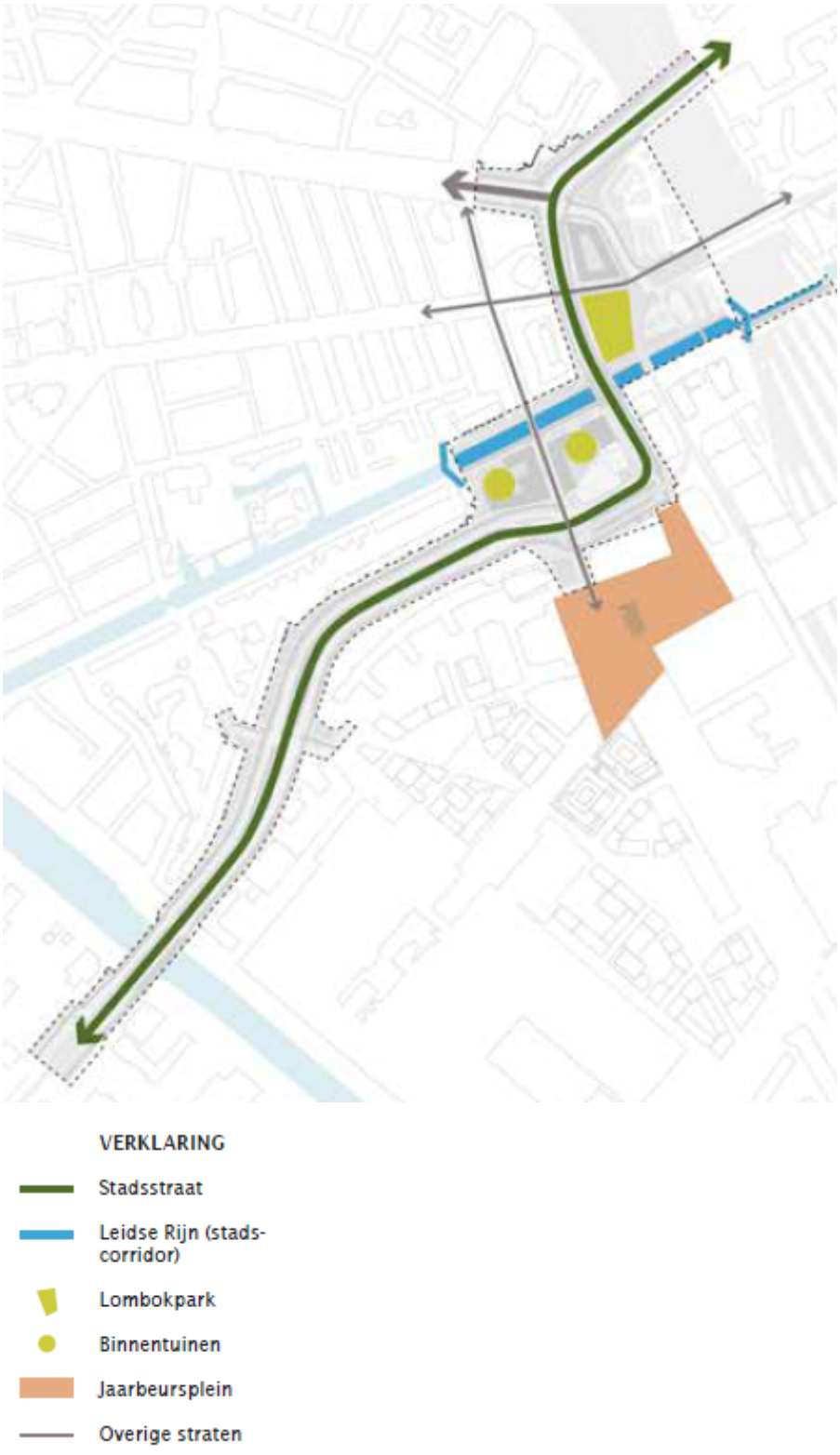
Parallel aan het proces van het bestemmingsplan, is er gewerkt aan een Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimten in Lombokplein. Belanghebbenden zijn daarbij betrokken. Voor de drie bouwblokken in Lombokplein worden tenders gehouden. Vanaf 2024 kan naar verwachting gestart worden met de uitvoering.

4.1.1 Programma

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.

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). 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.



Afbeelding 11: 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. Daarbij zijn er mogelijkheden voor een aanlegsteiger om aan te meren nabij het Lombokpark.

• Aan de zuidzijde, van de Leidse Rijn langs de Leidseweg liggen bouwblokken met een aantal beschutte tuinen, zoals 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.



Afbeelding 12: Sfeerimpressie Leidse Rijn (kijkrichting naar het oosten)

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. Grote evenementen passen niet op deze groene locatie. 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.



Afbeelding 13: Sfeerimpressie van het Lombokpark langs de Leidse Rijn

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.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Lombokplein geeft invulling aan de zes thema's die staan beschreven in de Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein. Dit zijn de thema's: Gemengd en inclusief, Compact en levendig, Fijnmazig, Duurzaam, Groen en gezond en Slim vervoer. Onderstaand worden deze verder uitgewerkt.

- 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 maximaal 400 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. 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.

Binnen het project wordt daarom ingezet op een breed scala aan woningtypes, woonoppervlakte en

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 dienstverlening, kleinschalige kantoren en horeca. Er kunnen een aantal kleinere kantoorunits komen met verschillende gebruikers, passend bij de schaalgrootte van Lombok.

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.

- 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

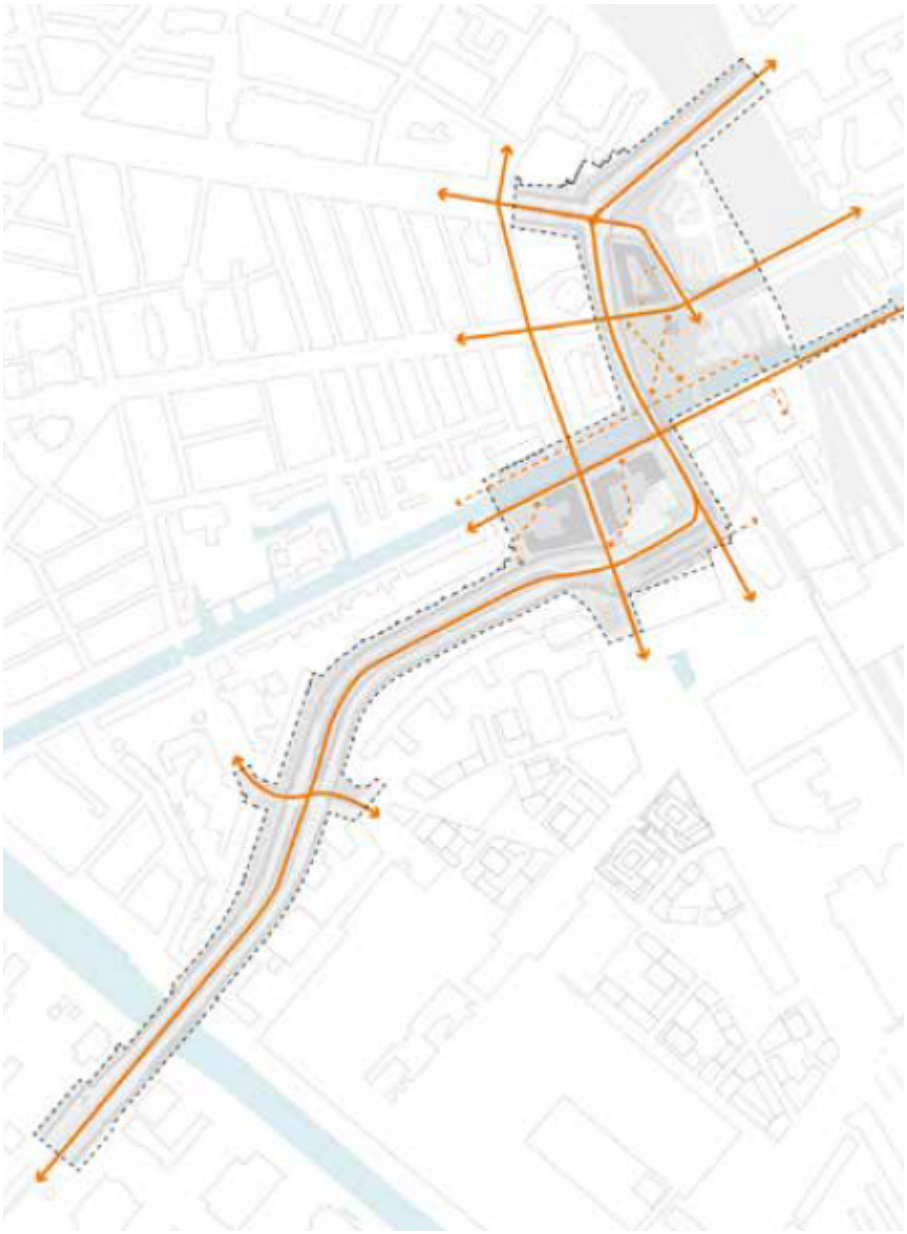
gebouwen, de gevel op ooghoogte, vervult daarin een cruciale rol. Hoewel de plint misschien maar 10% van een gebouw vormt, bepaalt het voor 90% de beleving op ooghoogte in de stad. Een goede plint heeft zowel een programmatisch aantrekkelijke invulling als een hoge architectonische kwaliteit. Een levendig 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.

- Fijnmazig

Een goed vertakt netwerk van wandel- en fietsroutes en groenstructuren verbindt het stationsgebied met de omliggende wijken. Zie hiervoor onderstaand figuur. 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. 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.



Afbeelding 14: Fijnmazig netwerk Lombokplein

- 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.

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).

- 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 e straten.

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.

- Slim vervoer

Voor dit thema wordt verwezen naar paragraaf 4.2 waarin verkeer is beschreven.



Afbeelding 15: Sfeerimpressie Graadt van Roggenweg (kijkrichting naar het oosten)

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

Deze paragraaf gaat in op de effecten van de ontwikkeling van het plangebied op de bereikbaarheid. Daarbij komen de diverse vervoerswijzen aan de orde: autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers.

Het verkeersbeleid van de gemeente staat in het Mobiliteitsplan 2040, Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen. Het Mobiliteitsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 17 juli 2021. Het mobiliteitsplan wijst het Stationsgebied en daarmee het Lombokplein aan als deel van de A-zone. In zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). In de A-zone rijden ook verschillende vormen van (H)OV, zoals trams, bussen en treinen. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder en veilig zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn.

Voetgangers

De voetganger staat centraal. De voetganger krijgt een centrale plek in de hele stad. In het plangebied is de voetganger (samen met de fietser) hoofdgebruiker. Dit vergt een extra hoge kwaliteit voor voetgangers. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak erg beperkt, terwijl het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. De routes vanuit het plangebied vormen belangrijke aanlooproutes naar het Stationsgebied en Binnenstad.

Langs alle straten in het plangebied liggen aan beide zijdes trottoirs. 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.

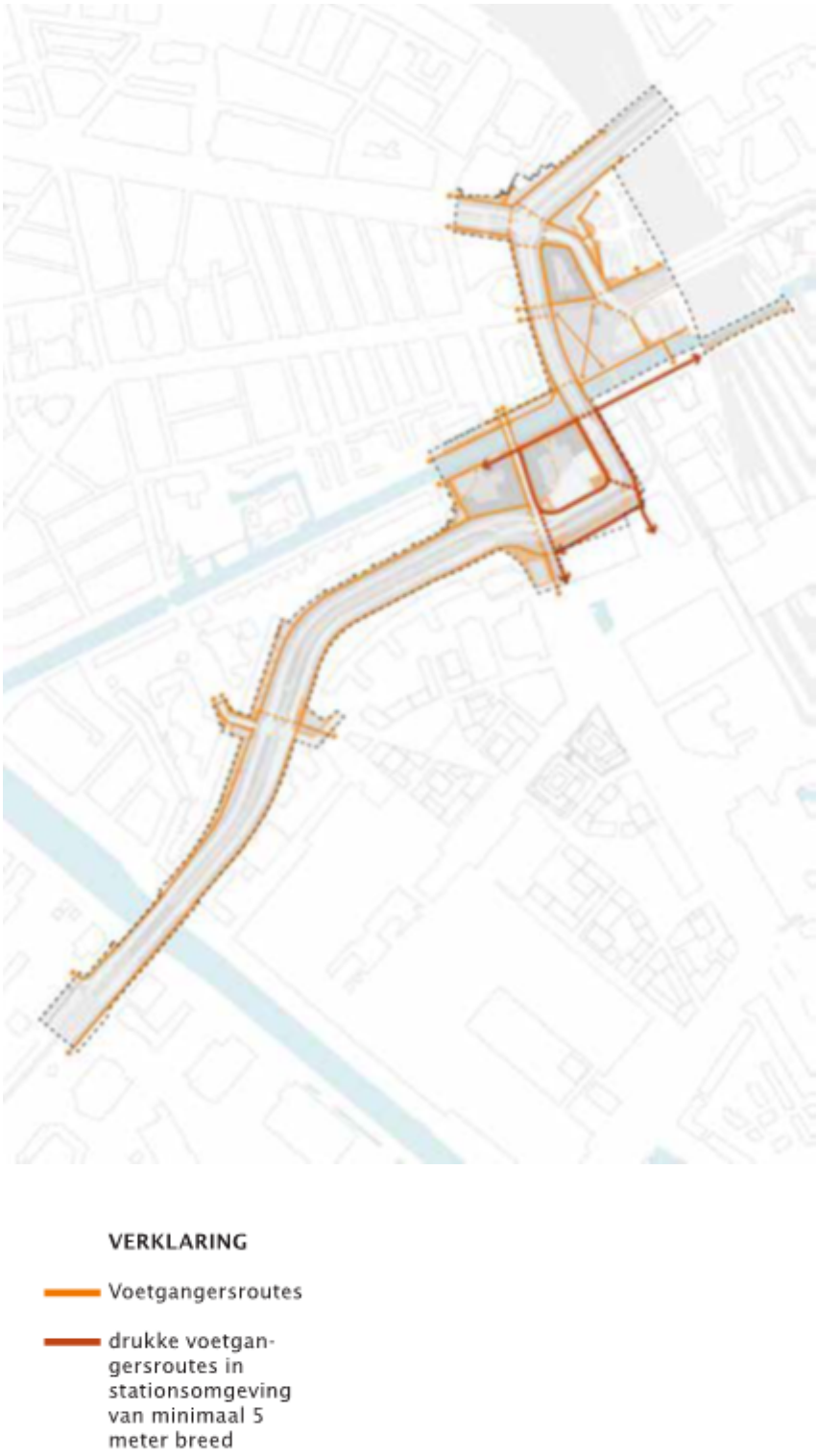
Sijpesteijntunnel

Op één van de plekken in het plangebied kunnen we niet voldoen aan bovenstaande wens om een voetpad van 3 of 5 meter. te realiseren en dat is in de Sijpesteijntunnel. In het Programma van Eisen is aangegeven dat we deze breedte niet kunnen realiseren. 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.
- Breedte fietspad 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, (overeen lengte van 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 keerwand inclusief schrikruimte 0,8 meter. Bij de uitwerking is gebleken dat door de constructieve uitwerking van de keerwand er 0,5 meter ruimte is vrijgekomen. De keerwand inclusief schrikruimte was eerst 1,3 meter. De vrijgekomen 0,5 meter is toegevoegd aan het fietspad. Het fietspad is daarmee van 4,5 naar 5 meter breedte vergroot.

Hiermee is gemotiveerd dat op een lengte van 20 m het voetpad geen 3 meter breed kan zijn. Een voetpad van 2,6 m is breed genoeg voor een vlotte doorstroming in specifiek deze tunnel. Dit is een doorgaande route, geen plek waar groepen samenkomen. Bovendien is dit voetpad in de tunnel volledig obstakelvrij en hiermee alsnog breder dan vele andere drukke routes.

Voor de verbreding van het water in de Van Sijpesteijntunnel is gekozen voor een apart vergunningtraject. In het tweede kwartaal van 2023 wil ProRail starten met uitvoeringswerkzaamheden in de Van Sijpesteijntunnel. Dit heeft te maken met de verbreding van de Leidse Rijn. Omdat niet zeker is dat het bestemmingsplan voor Lombokplein dan in werking is getreden, kan met deze aparte vergunningaanvraag de zekerheid wel worden gegeven. De Van Sijpesteijntunnel blijft wel onderdeel van dit bestemmingsplan Lombokplein om planologisch de juiste bestemming en activiteiten vast te leggen.



Afbeelding 16: Looproutes

Fietsverkeer

De fiets heeft een belangrijkere rol in het binnenstedelijke gebied rondom het Lombokplein. Om het Lombokplein liggen hoofdfietsroutes:

- Graadt van Roggenweg
- Westplein
- Leidseweg

- Van Sijpesteijnkade inclusief Van Sijpesteijntunnel
- Daalsetunnel
- Vleutenseweg
- Croeselaaan

De route Leidseweg – Westplein – Daalsetunnel maakt onderdeel uit van een provinciale doorfietsroute.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bereikbaarheid van het plangebied met de auto, het openbaar vervoer en de fiets of te voet.



Afbeelding 17: Fietsnetwerk 2040 (Mobiliteitsplan 2040)

In het plangebied Lombokplein worden fietsverbindingen toegevoegd, zowel oost-west als noord-zuid, om zo de bereikbaarheid van het gebied en de verbindingen naar de omliggende fietsroutes te optimaliseren.

De fietsvoorzieningen langs een aantal van deze wegen krijgen een kwaliteitsimpuls. Langs de Graadt van Roggenweg en Westplein worden aan beide zijden fietspaden aangelegd die in twee richtingen te berijden zijn. De route tussen de Leidseweg en de Van Sijpesteijnkade wordt geoptimaliseerd door deze rechtdoor te leggen, gecombineerd met het doorgraven van de Leidse Rijn. Ter hoogte van de kruising met de Kanonstraat komt een onderdoorgang voor langzaam verkeer.

Openbaar vervoer

Het plangebied ligt op loopafstand van het station Utrecht Centraal, een openbaar vervoerterminal (OV-Terminal) die bestaat uit het treinstation, twee busstations en een tramstation. De OV-Terminal zorgt ervoor dat het hele plangebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

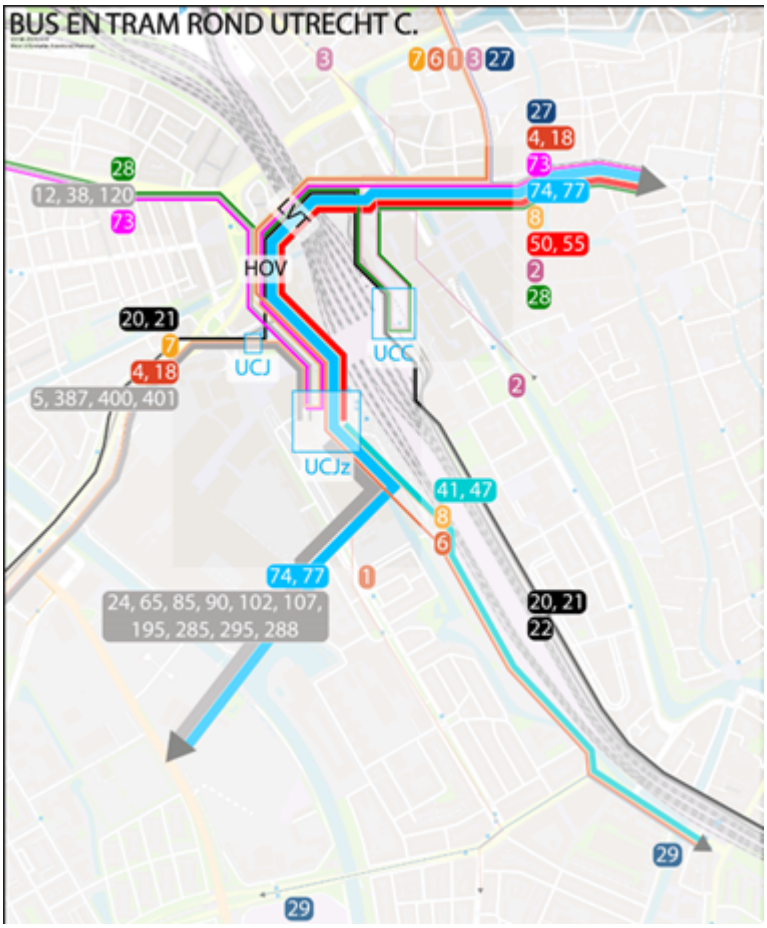
Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) heeft een eigen infrastructuur in het plangebied.

De tram tussen Utrecht en IJsselstein en Nieuwegein rijdt over de Graadt van Roggenweg naar het Jaarbeursplein. De tram heeft haltes aan de Graadt van Roggenweg en op het Jaarbeursplein. In 2022 wordt deze tramlijn gekoppeld aan de Uithoflijn en daarmee met het tramstation in de OV-terminal (oostzijde).

Over de Graadt van Roggenweg rijden momenteel zes buslijnen, drie stadslijnen en drie streeklijnen (richting het zuiden via de A2). Deze buslijnen hebben een halte aan de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de tramhalte.

Over de Vleutenseweg rijden buslijnen over de HOV-baan tussen de westkant van de stad (Leidsche Rijn, Vleuten de Meern), de OV-Terminal en vanaf daar naar de oostkant van de stad en regio. Op de Vleutenseweg rijden vijf buslijnen. Deze lijnen hebben geen halte in het plangebied.

Bereikbaarheid van de OV-Terminal via de toeleidende routes is uiteraard van belang voor het optimaal functioneren van het OV concept. De Graadt van Roggenweg en de Vleutenseweg vormen een onderdeel van deze toeleidende routes. Voldoende doorstroming van de bus en tram op deze routes is dan ook een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp.



Afbeelding 18: Bus- en tramlijnen westkant Utrecht CS (bron: provincie Utrecht)

Autoverkeer

De basis

Een belangrijke opgave voor het project is het herinrichten van de route Graadt van Roggenweg – Westplein. Het gebied van het Westplein en omgeving wordt hersteld en versterkt door het doortrekken, herstellen en bevaarbaar maken van de Leidse Rijn, met daarlangs de doorgaande route voor langzaam verkeer. Lombok wordt verbonden met het centrum, door de huidige verkeersbundel te transformeren naar een stadsstraat met goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, maar ook een robuuste weg die zorgt dat de binnenstad voldoende bereikbaar blijft voor autoverkeer. De herinrichting van de Graadt van Roggenweg heeft tezamen met de herinrichting van het Westplein een doserende werking op het aantal auto's, zodat de verkeersinfrastructuur tijdig, met de herinrichting in overeenstemming wordt gebracht met de gewenste verkeerscapaciteit. In overeenstemming met de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het stedelijk mobiliteitsbeleid. De Graadt van Roggenweg en het huidige Westplein wordt omgevormd in een stadsstraat met 1 rijstrook per richting met een snelheidsregime van 30 km/u tussen de Koningsbergerstraat en het kruispunt met de Vleutenseweg. Het huidige Westplein loopt in de huidige situatie ten noorden van het NH-hotel. In de nieuwe situatie wordt ter hoogte van het NH-hotel de doorgaande route voor autoverkeer om de zuidkant van het NH-hotel gelegd.

Berekening verkeersaantrekkende werking
De basis voor de berekening van de verkeersaantrekkende werking is het vigerende verkeersmodel VRU 3.4. Voor het Lombokplein is een modelvariant opgesteld om het programma Lombokplein en het verkeersmodel in overeenstemming te brengen.

Analyse
Met behulp van verkeersmodel VRU3.4 (modelvariant Lombokplein) is berekend hoe de verkeersontwikkeling als gevolg van Lombokplein zich verhoudt tot de autonome ontwikkeling (de natuurlijke groei zonder gebiedstransformatie) tot 2030. Als gevolg van deze ontwikkeling gaat het om in totaal het om circa 425 voertuigenverplaatsingen per dag. In het hoofdstuk parkeren wordt ingegaan op de uitwerking van het parkeerconcept voor het Lombokplein. Globaal ziet deze er als volgt uit:

- De bewoners en de deelauto's parkeren in en om het plangebied Lombokplein
- Personeel en bezoek parkeren aan de rand van de stad op beschikbare of nog te realiseren parkeerterreinen (P+R)

Van de 425 autoverplaatsingen hebben ongeveer 250 een bestemming in het plangebied. Het betreft hier de ritten met deelauto's en een deel van het bewonersparkeren. Daarnaast betreft het ongeveer 175 ritten per dag die samenhangen met parkeren aan de rand van de stad. In de berekening is geen rekening gehouden met een eventueel minder gebruik van de auto als deze op afstand staat geparkeerd.

Uitkomsten
Uit de analyse van de berekeningen blijkt dat de planontwikkeling vergeleken met de autonome ontwikkeling vrijwel dezelfde ontwikkeling in de aantallen verkeersbewegingen van en naar het plangebied en het parkeren op afstand laat zien.

In onderstaande tabel wordt de autonome verkeersontwikkeling vergeleken met verkeersontwikkeling die verwacht wordt als gevolg van Lombokplein. Hierbij is uitgegaan van een knip Catharijnesingel, zoals is opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. De cijfers geven de verkeersintensiteit weer, uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal. In het Mobiliteitsplan 2040 staat de keuze voor de knip gemotiveerd. Kort gezegd komt het erop neer dat we de voetganger en fietser meer ruimte willen geven om de loopverbinding tussen station en de binnenstad meer kwaliteit te geven. Het doorgaand autoverkeer faciliteren we dan niet langer.

Tabel vergelijking autonoom en plan Lombokplein, met knip Catharijnesingel

wegvak	autonoom met knip Cath.singel	plan met knip Cath.singel	verschil absoluut	verschil plan en autonoom (%)
Graadt van Roggenweg				
- tussen Koningsbergerstraat en Croeselaan	26.700	19.900	-6.800	-25%
- Tussen Koningsbergerstraat en Overste den Oudelaan	34.100	28.200	-5.900	-17%
Route om NH hotel	0	16.400	16.400	+ 100%
Westplein	22.900	16.600	-6.300	-28%
Daalsetunnel	23.300	19.800	-3.500	-15%
Daalsesingel	5.600	5.300	-300	-5%
Weerdsingel Westzijde	12.200	11.100	-1.100	-9%
Amsterdamsestraatweg	11.300	9.400	-1.900	-17%
Vleutenseweg				
- tussen Damstraat en J.P Coenstraat	8.600	7.900	-700	-8%
- tussen Majellaknoop en Groeneweg	12.700	13.300	600	5%
Damstraat	4.800	4.700	-100	-2%
Koningsbergerstraat	3.000	2.800	-200	-7%
Weg der Verenigde Naties	38.800	35.400	-3.400	-9%
Overste den Oudenlaan				
- tussen Truus van Lierlaan en Van Tellegenlaan	21.200	20.900	-300	-1%
- tussen van Tellegenlaan en Anne Frankplein	16.000	15.600	-400	-3%
Van Tellegenlaan	12.900	13.100	200	2%
J. Haydnlaan	27.900	28.900	1.000	4%
Spinozaweg	27.300	28.600	1.300	5%
Cartesiusweg	34.400	35.200	800	2%

Voor de analyse van de verkeersbewegingen is gekeken naar het effect op de diverse routes van en naar het plangebied.
De ombouw van de Graadt van Roggenweg en het Westplein naar een route met één rijstrook per rijrichting en 30 km/u betekent lagere intensiteiten op de route Graadt van Roggenweg – Westplein

– Daalsetunnel, dan in de huidige situatie. We zien op de hele route een afname van autoverkeer tot 16.600 voertuigen per dag. In de modelberekeningen is nog geen rekening gehouden met maatregelen op gebied van DVM (dynamisch verkeersmanagement) die de verkeersstromen in de toekomst verder moeten beperken en zo de streefwaarde van 15.000 haalbaar moeten maken, te weten de begrenzingsvariant.

Hierbij wordt aangesloten bij de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest en het Mobiliteitsplan 2040. In de raadsbrief van 29 mei 2021 is de gemeenteraad geïnformeerd over de uitkomsten van de verkeersstudie Noordwest. Als voorkeursvariant is uitgekomen op de zogenaamde Begrenzingsvariant, waarbij op de Westelijke Stadsboulevard en het nieuwe Lombokplein (huidig Westplein) de ontwerpcapaciteit leidend is voor de intensiteiten. Hier wordt niet meer verkeer toegelaten dan de infrastructuur aan kan; de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd). Een knip op de Catharijnesingel zorgt voor een daling van autoverkeer op het Lombokplein en de Amsterdamsestraatweg.

Door deze begrenzing van autoverkeer zien we in de berekeningen dat autoverkeer gedeeltelijk andere routes gaat kiezen. Zo is er sprake van een lichte verschuiving naar de Westelijke Stadsboulevard. De J.Haydnlaan en de Spinozaweg laten een toename van 100 voertuigen op etmaalbasis zien. Ook de Vleutenseweg laat een toename zien van ca. 200 voertuigen per dag. Deze verkeersbewegingen zijn het gevolg van autoverkeer dat niet meer via de Graadt van Roggenweg en Westplein naar zijn bestemming rijdt in Oog in All, Lombok en Noordwest, maar via de Westelijke Stadsboulevard.

Verkeersdoorstroming
In het kader van het Voorlopig Ontwerp Lombokplein is onderzoek, zie Bijlage 21, gedaan naar de doorstroming op de route. In deze studie is onderzoek gedaan naar de effecten op de doorstroming van de ombouw van de Graadt van Roggenweg/Westplein. In deze studie is 15.000 motorvoertuigen per etmaal op het Westplein het uitgangspunt. Daarnaast is een robuustheidstest uitgevoerd met ongeveer 17.000 motorvoertuigen per etmaal op het Westplein. De analyse van de doorstroming is gedaan met een capaciteitsanalyse. Daarbij is voor de toekomstige situatie (tot 2030) gekeken of de weg tijdens de ochtend- en avondspits het verwachte autoverkeer kan verwerken waarbij zo veel mogelijk rekening is gehouden met nieuwe ontwikkelingen en het autoverkeer die deze aantrekken. Een dynamisch verkeersmodel geeft goed inzicht in de te verwachten verkeersafwikkeling na de herinrichting van het Westplein en de Graadt van Roggenweg.

Conclusie

De uitvoering van het bestemmingsplan Lombokplein voldoet aan de gemeentelijke mobiliteitseisen over openbaar vervoer, voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.

De ontwikkeling van Lombokplein heeft, met inachtneming van het gemeentelijk beleid en de voorziene mobiliteitsmaatregelen, geen onaanvaardbare negatieve effecten op de doorstroming van het auto- en vrachtverkeer. De doorstroming voldoet aan de gemeentelijke eisen.

De conclusie volgt uit de volgende feiten en overwegingen:

- voetgangers en fietsers staan bij de inrichting van het gebied centraal;
- alle nodige voorzieningen zijn uitstekend per fiets of zelfs te voet bereikbaar;
- het plangebied is uitstekend ontsloten door openbaar vervoer;
- de analyse van de verkeersaantrekkende werking laten zien dat de doorstroming ook op wegen die extra belast worden aanvaardbaar blijft;
- de deskundigen verwachten op basis van expert opinion dat het aantal verkeersbewegingen gedempt wordt door minder autobezit als gevolg van de uitstekende bereikbaarheid per fiets of openbaar vervoer, vanwege het op afstand parkeren, de beschikbaarheid van deelauto's en de verandering van levensstijl.

4.2.2 Parkeren

Door de nieuwbouw in het plangebied ontstaat een behoefte aan extra parkeergelegenheid. Het voldoen aan die parkeerbehoefte is een onderdeel van de ontwikkeling van het gebied. De gemeente heeft beleid vastgesteld om ervoor te zorgen dat planontwikkelingen voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen en om de partij die ontwikkelt duidelijkheid te geven over wat dan "voldoende" is. Het beleid is vastgelegd in de Parkeervisie 2021, die door de gemeenteraad op 25 november 2021 is vastgesteld.

Met de vaststelling van de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein heeft de gemeenteraad bepaald:

- dat het plangebied, in plaats van in de B-zone, binnen de zogenoemde A-zone van de nota Stallen en Parkeren 2013 valt (dat betekent dat bij het berekenen van de parkeernorm een lagere norm geldt, want bij de A-zone hoort een lagere norm dan bij de B-zone) en

- dat bij de berekening van de parkeerbehoefte de minimumnorm van die nota moet worden gebruikt (dat betekent dat de planontwikkeling moet rekenen met de laagste parkeerbehoefte).

Inmiddels is dit onderdeel van de Parkeervisie 2021.

Voor de parkeerbalans is verder een aantal uitgangspunten meegenomen:

- Parkeervisie 2021. In deze nieuwe parkeervisie zijn o.a. de geactualiseerde parkeernormen opgenomen en is aangegeven op welke wijze en onder welke voorwaarden afgeweken kan worden van de standaard parkeernormen. Daarnaast is opgenomen dat we geen parkeerplaatsen meer toevoegen in de A-zone, waar het Stationsgebied onderdeel van uitmaakt. De parkeerbalans Lombokplein is conform dit nieuwe parkeerbeleid opgesteld.
- Motie 2017/242 "Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein, nee bedankt": Bij de uitwerking van ontwikkelgebied Lombokplein dient maximaal gebruik gemaakt te worden van de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen en te streven naar het zo beperkt mogelijk toevoegen van parkeerplaatsen. De bedoeling van dit besluit van de gemeenteraad is om ervoor te zorgen dat de ruimte in het plangebied zo min mogelijk wordt gebruikt voor parkeervoorzieningen en dat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de beperkte aanwezigheid van parkeervoorzieningen beperkt wordt.
- Voor het NH hotel is er sprake van een contractuele afspraak over 30 parkeerplaatsen, behorende bij het huidige programma en wel in de Croeselaangarage. Daarnaast is voor de gewenste uitbreiding van de hotelkamers de afspraak dat de extra parkeerplaatsen (5 stuks), aanvullend op de 30 parkeerplaatsen die al contractueel vastliggen op dezelfde locatie worden aangeboden. Deze parkeerplaatsen bevinden zich bij de voordeur aan de noordkant van de knip Croeselaan. Indien dit niet mogelijk is worden alle parkeerplaatsen in de Croeselaangarage aangeboden. Als laatste optie bestaat ook nog de mogelijkheid voor een nieuw te bouwen garage onder het Hotelblok. Het restaurant is 'functiegerelateerd'. Dat betekent dat bezoekers van het restaurant al in het hotel of het gebied aanwezig zijn en deze geen eigen parkeervraag heeft.

De Parkeervisie 2021, de bijlagen en beleidsregels bij de nota en de nuancering in de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein noemen we in deze paragraaf kortweg "de parkeernota".

De parkeernota geeft aan hoe de parkeerbehoefte berekend moet worden. Omdat de berekende behoefte niet altijd aansluit bij de planontwikkeling, biedt de parkeernota ook mogelijkheden om de uitkomst van de behoefte te nuanceren. Die nuancering leidt tot wat we noemen de parkeereis. Het getal dat de parkeereis weergeeft is dus het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om te voldoen aan de eis uit de parkeernota dat de ontwikkeling zorgt voor voldoende parkeerplaatsen.

Deze paragraaf laat zien hoe de parkeerbehoefte is berekend en aan welke parkeereis de planontwikkeling moet voldoen, hoe het project de parkeereis uitvoert, de conclusie over het parkeren en hoe het stallen van fietsen wordt geregeld.

Berekening van de parkeerbehoefte van auto's, de parkeereis

Om de parkeerbehoefte te berekenen moet het programma voor plangebied Lombokplein vertaald worden in de termen en categorieën van de parkeernota. De berekening in deze paragraaf gebruikt het programma dat in de tabel in het Programma van Eisen is opgenomen. Dit programma is opgehoogd met 10% om voor de toekomst de nodige flexibiliteit beschikbaar te houden. Dat is namelijk het programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

In de parkeernota wordt gewerkt met categorieën op basis van grootte van de woning. Bij elke categorie is aangegeven wat de parkeernorm is. De parkeernorm wordt uitgedrukt in het benodigde aantal parkeerplaatsen per woning. Een parkeernorm van 0,98 betekent dat er iets minder dan één parkeerplaats per woning nodig is (per 100 woningen moeten er 98 parkeerplaatsen zijn).

Programmatabel Lombokplein

woningtype	aantal woningen	parkeernorm per woning	aantal parkeerplaatsen
appartementen (80-130 m^2)	80	0,7	56
Appartementen middenhuur/koop (55-80 m^2)	140	0,51	71
woning sociale huur (55-80 m^2)	50	0,51	26
woning sociale huur (tot 55 m^2)	90	0,28	25
studentenwoning	40	0,1	4
		totaal	182

Het bestemmingsplan staat naast wonen een groot aantal andere functies toe, zoals maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca, en hotel.

Programmatabel Lombokplein, overige functies

functie	omvang in m^2 b.v.o.	parkeernorm per 100 m^2	aantal parkeerplaatsen
Buurthuiskamer (buurtvoorziening, functie gerelateerd)	165	n.v.t	0
dienstverlening	275	0,48	2
Horeca, incl. horecapaviljoen	605	2	12
zorgvoorziening	330	0,75	2
ateliers	990	0,4	4
kantoren	2.970	0,4	12
NH hotel hotelkamers (uitbreiding)	60 hotelkamers	0,83 per 10 kamers	5
NH hotel restaurant (uitbreiding, functie gerelateerd)	220m2	2	0
		totaal	37

Plangebied bestemmingsplan
Het totale aantal parkeerplaatsen dat na toepassing van de parkeernorm nodig is, bedraagt 219. Dat is de som van de totalen in de tabellen van de vorige paragraaf: 182 + 37

Realiseren van voldoende parkeergelegenheid

De parkeernota geeft aan in welke gevallen van de parkeereis mag worden afgeweken. In het Lombokplein worden de volgende mogelijkheden toegepast:

- 30% van het aantal parkeerplaatsen worden vervangen door fietsplekken; dat is de maximumaftrek die de parkeernota toestaat;
- 35% van het aantal parkeerplaatsen van het bewonersdeel bij woningen en personeelsdeel bij kantoren wordt vervangen door parkeerplaatsen voor deelauto's, waarbij één parkeerplaats voor een deelauto vier gewone parkeerplaatsen vervangt.
- aftrek voor dubbelgebruik.

Deelauto's
De parkeernota maakt een omzetting van 70% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen en kantoren naar plaatsen voor deelauto's mogelijk. Dit geldt voor het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied). Zo'n locatie mag uitgaan van het gebruik van meer deelauto's. Door zijn ligging bij het station Utrecht Centraal zijn de mogelijkheden voor ander vervoer dan vervoer met de eigen auto heel gunstig. De centrale ligging maakt bijvoorbeeld het gebruik van de fiets aantrekkelijker dan het rijden in de eigen auto.

Parkeereis op grond van de parkeernota		219
Aftrek 30% voor extra fietsgebruik*	-30%	-64
Aftrek 35% ten behoeve van deelauto's, woonprogramma**	-35%	-54
Parkeerplaatsen na aftrek deelauto's en extra fiets	subtotaal:	101
Parkeerplaatsen voor deelauto's (1/4*35%)		13
Totaal		114

* de aftrek voor fietsgebruik geldt voor het gehele programma, dus wonen, werken en voorzieningen

** de aftrek voor deelauto's geldt alleen voor het bewoners en personeelsdeel van de parkeervraag bij woningen

Dubbelgebruik
De aftrek voor het dubbelgebruik betekent dat rekening gehouden wordt met de tijden waarop een bepaalde functie een parkeerplaats gebruikt. Het daadwerkelijke gebruik van parkeerplaatsen fluctueert namelijk over de dag en de week. Op een doordeweekse dag zijn er overdag bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen nodig voor bewoners, omdat een deel van de bewoners de auto dan voor het werk gebruikt. Die parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden door een bezoeker van een andere bewoner of door iemand die horeca bezoekt.

De parkeerbehoefte voor Lombokplein is opgesplitst in parkeren in (of in de omgeving van het

plangebied) en op afstand. Er is dus geen sprake van volledig dubbelgebruik. Omdat een deel van het parkeren op afstand is en een deel in (de omgeving van) het plangebied wordt het dubbelgebruik niet volledig benut. In (de omgeving van) het plangebied parkeren de bewoners en zijn de deelauto's beschikbaar. De overige parkeerders, zoals personeel en bezoek parkeren op afstand.

De parkeereis voor het plangebied ziet er dan als volgt uit:

Parkeerbehoefte na aftrek deelauto's en extra fietsparkeren	101
Bewoners eigen parkeren in (de omgeving van) het plangebied	50
Parkeren NH-hotel in (de omgeving van) het plangebied	5
Subtotaal (in de omgeving van) het plangebied	**55**
Subtotaal op afstand	46
Aftrek dubbelgebruik op basis van zaterdagavond	6
Subtotaal: parkeereis voor parkeren op afstand	**40**
Parkeerplaatsen voor deelauto's (1/4*35%) in het plangebied	**13**
Totaal	**108**

Uit bovenstaande volgt dat de planontwikkeling Lombokplein in beginsel moet zorgen voor 108 parkeerplaatsen, bestaande uit 50 voor bewoners, 5 voor de (uitbreiding) van het NH-hotel en 13 deelauto's in de omgeving van het plangebied en 40 voor personeel en bezoek op afstand.

Eigen auto's van bewoners
Het niet realiseren van parkeerplaatsen is conform de nieuwe parkeervisie en de Motie 2017/242 "Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein, nee bedankt": Dat betekent dat parkeerplaatsen voor zowel deelauto's als bewoners moet worden gevonden, zonder nieuwe parkeerplaatsen te realiseren. Daarom wordt er gezocht naar beschikbare parkeercapaciteit in bestaande parkeergarage zoals de Croeselaangarage, parkeergarage WFN (SKU), en evt. garage Kop van Lombok en bij de kantoren Hojel City Centre.

De uitvoering van Lombokplein zal in 2024 kunnen starten en zal een looptijd van vele jaren kennen. Gedurende de ontwikkeling wordt gekeken in hoeverre verder vormen van maatwerk kunnen worden geïntroduceerd, hierbij wordt gedacht aan extra inzet deelmobiliteit. De markt wordt maximaal uitgedaagd om met maatwerk, zoals vernieuwende concepten Mobility as a Service (MaaS) of met andere maatregelen, het gebruik van de auto te minimaliseren. Zo is er momenteel, volgens de parkeernota, gerekend met het omzetten van vier reguliere parkeerplaatsen voor één parkeerplaats voor deelauto's. In de praktijk zou kunnen blijken, mede in combinatie met het aanbod van particuliere parkeerplaatsen op grotere afstand, dat hier ook sprake kan zijn van acht à tien reguliere parkeerplaatsen.

We verwachten dat de ruime beschikbaarheid van deelauto's vlakbij, zal betekenen dat meer mensen zullen besluiten dat zij geen auto meer hoeven te bezitten. Hierbij zijn het vertrouwen in het systeem (altijd over een deelauto kunnen beschikken) en de prijsstelling (het abonnement van de deelauto moet opwegen tegen het hebben en gebruiken van een eigen auto) cruciale elementen.

De gemeente zorgt ervoor dat er steeds een goed aanbod van deelauto's is.

Daarbij accepteren we dat een aantal bewoners en bezoekers (aanvankelijk) geen gebruik maakt van de aangeboden parkeerplaatsen op afstand of deelauto's en een parkeerplaats in de omgeving van het plangebied zoekt. Eventuele overlast voor de omgeving zal beperkt blijven, omdat bewoners en werknemers uit het plangebied geen parkeervergunning krijgen voor het parkeren op de openbare weg en als bezoeker een hoog tarief moeten betalen in het A-gebied.

Parkeren op afstand in de P+R
De gemeente heeft het voornemen om ten behoeve van diverse gebiedsontwikkelingen een Mobiliteitshub XL op Papendorp (bij Hooggelegen) aan te leggen. In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor Papendorp Noord is de Mobiliteitshub XL opgenomen. In een eerste fase gaat het om 2.000 parkeerplaatsen. Er is ruimte gereserveerd voor een eventuele uitbreiding met nog eens 1.000 parkeerplaatsen. De start van de bouw is voorzien in 2024, oplevering eind 2025.

Over het effect dat het parkeren op afstand heeft op de parkeervraag van Lombokplein van de verschillende doelgroepen (bezoekers en personeel) zijn binnen en buiten de gemeente nog geen ervaringscijfers beschikbaar. De deskundigen verwachten dat een deel van de bezoekers of werknemers afziet van het gebruik van de auto, als het parkeren alleen op afstand kan.

Parkeren onder bouwblok

Voor bewoners zijn 50 parkeerplaatsen nodig in een parkeergarage in de omgeving. Dit borgen is lastig omdat de parkeerruimte pas rond 2030 nodig is. Om deze parkeerruimte goed te regelen, bouwen we een mogelijkheid in om een (ondergrondse) parkeergarage te maken onder het

Leidseblok of Hotelblok. Dit doen we met een afwijking, waarbij duidelijk moet zijn dat het realiseren van de 50 parkeerplaatsen in bestaande parkeergarage in de omgeving niet mogelijk is.

Mocht het parkeren voor deze 50 parkeerplaatsen plaatsvinden in een (ondergrondse) parkeergarage onder een bouwblok, dan blijft de totale verkeersgeneratie van het gebied gelijk. Vanuit het verkeersmodel zijn de bouwblokken al aangesloten op het netwerk. Het verplaatsen van een gering aantal van 71 ritten van de ene naar de andere zone, maakt weinig verschil. Verkeerskundig heeft dit een gering effect op de ongeveer 17.000 ritten per dag totaal in het gebied van Lombokplein.

Fietsen stallen

Ook voor stallen van fietsen geldt de Parkeervisie 2021. Uitgangspunt is dat alle voorzieningen voor het stallen van fietsen binnen het Lombokplein worden aangeboden. Zowel het parkeren van bewoners, als voor medewerkers en bezoekers. In het Programma van Eisen is aangegeven dat er per bouwblok een voorziening voor het betreffende blok komt. In het Parkblok wordt ook rekening gehouden met fietsparkeren voor het Lombokpark.

Conclusie

Lombokplein is volgens de parkeernota een bijzondere locatie door de ligging in het centrum van de stad, direct naast het station Utrecht Centraal. Op deze locatie mag een ander autogebruik verwacht en gevraagd worden van nieuwe bewoners. De gemeente kiest ervoor om beperkt ruimte te bieden aan parkeerplaatsen voor de eigen auto. Deelauto's kunnen in het plangebied terecht.

De toepassing van de normen en aftrekmogelijkheden van de parkeernota leveren een parkeereis van 219 parkeerplaatsen op. De parkeernota biedt ook ruimte aan maatwerk voor bijzondere locaties. De toepassing van het maatwerk leidt tot de volgende uitgangspunten voor het parkeren:

- 13 parkeerplaatsen voor deelauto's.
- Maximaal 55 parkeerplaatsen voor de eigen auto van bewoners en uitbreiding van NH hotel in (de omgeving van) het plangebied. Indien dit niet oplosbaar is in de omgeving, bestaat er de mogelijkheid om af te wijken en een parkeergarage onder het Leidseblok of Hotelblok mogelijk te maken.
- 40 parkeerplaatsen bezoekers en werknemers op afstand

De parkeerplaatsen die gebruikers, werkenden en bezoekers van het plangebied nodig hebben, zijn deels beschikbaar in een gemeentelijke P+R-garage.

Met deze oplossingen wordt het parkeren adequaat opgelost op basis van de huidige inzichten. Uitvoering zal vanaf 2024 plaatsvinden. Er zullen zich in de tussenliggende jaren nog de nodige ontwikkelingen voordoen die van invloed zullen zijn op de daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen. De verwachting is dat die ontwikkelingen leiden tot een vermindering van de vraag. Mocht die toename er toch komen, dan zal het uitvoeringsprogramma aangepast moeten worden of zal het bestemmingsplan met een zorgvuldige onderbouwing herzien moeten worden.

Omdat de gemeente in de berekening van het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van een worstcasescenario, waarbij nog geen rekening is gehouden met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen, is de verwachting dat het aantal parkeerplaatsen dat werkelijk nodig is lager zal uitvallen. Het beleid van de gemeente is hierop gericht.

4.2.3 Openbare ruimte en groen

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 enerzijds de ruimtelijke hoofdstructuur van belang 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.

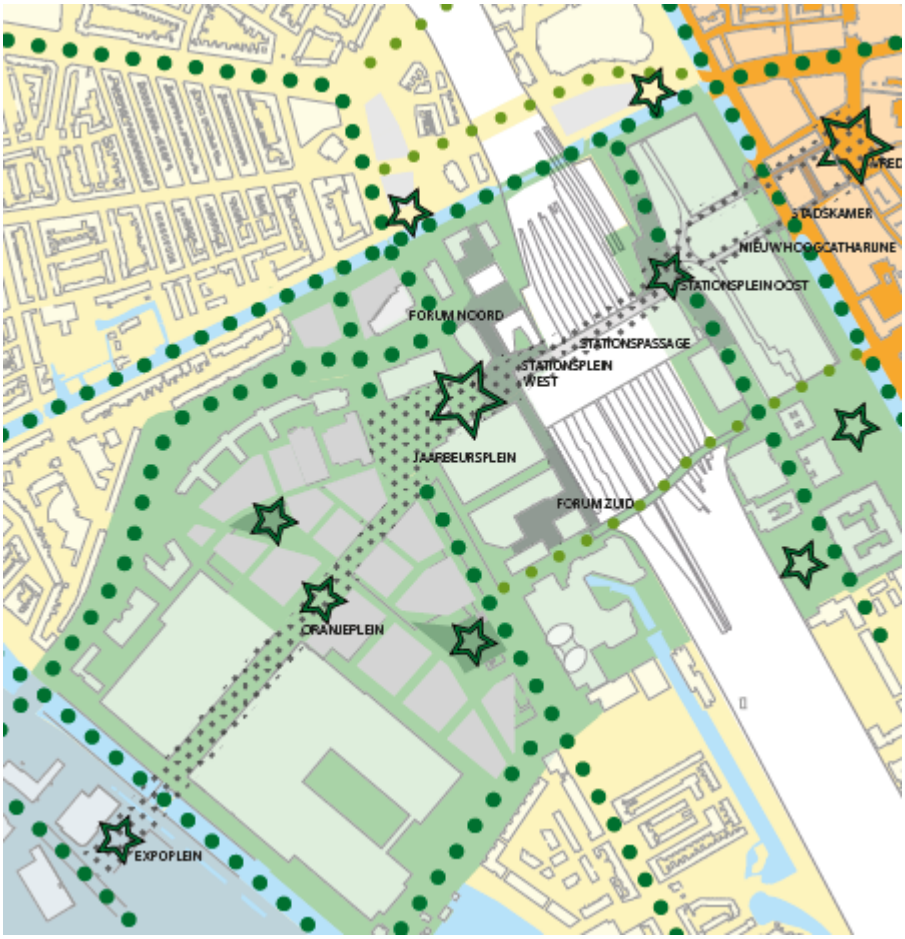
Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van de openbare ruimte in het plangebied en de directe omgeving is vertaald in onderstaand 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. Op basis van dit geactualiseerde kaartbeeld zijn de uitgangspunten voor de inrichting met groen, water, verharding, straatmeubilair en verlichting bepaald.





Afbeelding 19: Uitgangspunten openbare ruimte met legenda

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

Ongelijkvloerse oversteek met de HOV-baan

Zoals beschreven in paragraaf 2.2.3 onderbouwen we de ongelijkvloerse oversteek nader. De ongelijkvloerse oversteek is voor een aantal milieuaspecten relevant. Om het overzichtelijk te houden staan de relevante aspecten hieronder bij elkaar. Enkel voor het aspect geluid is een nader stuk toegevoegd in de betreffende paragraaf.

Verkeer

De ongelijkvloerse oversteek betekent een kleine wijziging in het verloop van het verkeer. Het heeft geen effect op de toekomstige bebouwing en functies. De totale verkeersaantallen blijven gelijk. Een beperkt aantal voertuigen neemt een andere route. Het gaat in totaal om:

Locatie	Verkeersbewegingen per dag
Park Plaza Hotel	103
Woningen Smakkelaarspark	150

Totaal hebben we het dan over ongeveer 253 verkeerbewegingen per dag, die een andere route rijden. We verwachten geen significante wijziging van de afwikkeling van de verkeersbewegingen.

Geluid

Ook voor geluid treden er geen significante effecten op. Enkel zullen de geluidsbelastingen aan de zuidoostzijde van het Parkblok met afgerond maximaal 1 dB toenemen, maar blijft met 59 dB ruim onder de ambitiewaarde van 63 dB. Voor geluid is dit in het geluidsonderzoek voor verkeer, zie Bijlage 3 en ook in paragraaf 5.4, meegenomen.

Luchtkwaliteit en stikstof

De ongelijkvloerse oversteek ligt op grote afstand van Natura 2000 gebieden en heeft geen invloed op de resultaten zoals berekend.

Water, groen en natuur

Voor waterberging en groen betekent de ongelijkvloerse oversteek dat de oppervlakte licht afneemt. Zoals beschreven in paragraaf 5.13 is compensatie niet nodig, gezien de ruime afname van verharding en de toename van groen en water. Dit zal nog steeds, weliswaar in iets mindere mate, het geval zijn bij een toename van verharding als gevolg van een ongelijkvloerse oversteek. Voor natuur komt de effectbeschrijving overeen met de conclusie die staan in paragraaf 5.11.

5.2 Milieueffectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in onderdeel D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Plansituatie
De in het plan opgenomen activiteiten vallen onder categorie D11.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject) zoals deze is opgenomen in onderdeel D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit is in het Besluit m.e.r. een drempelwaarde opgenomen van 2.000 woningen, een projectgebied van 100 hectare en 200.000 m² bvo aan bedrijfsoppervlakte of meer. Het plan blijft onder deze drempelwaarden en overschrijdt deze niet. Op grond van artikel 2, lid 5, sub b, van het Besluit m.e.r. dient echter ook in 'overige gevallen' bekeken te worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (de vormvrije m.e.r.-beoordeling). Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Utrecht) een besluit te nemen om voor het project wel of geen m.e.r.-procedure te volgen voor het project alvorens het ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Om te beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is een vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie) opgesteld. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt geconcludeerd dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen en er derhalve geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeente heeft dan ook op 23 februari 2022 besloten om voor dit plan geen m.e.r.-procedure toe te passen.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in Bijlage 22.

Conclusie
Er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen door de beoogde ontwikkeling, mits er drie mitigerende maatregelen worden getroffen. De maatregelen betreffen natuur voor onder meer vleermuizen, archeologie en bodem. Het opstellen van een milieueffectrapportage is niet noodzakelijk.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

De Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) heeft een veel gebruikte systematiek ontwikkeld om wonen en werken in elkaars nabijheid te kunnen realiseren. In 'Bedrijven en Milieuzonering' worden afstanden tussen bedrijven en woningen gehanteerd. De aan te houden afstand is afhankelijk van het karakter van de woonwijk: rustig of druk (aangeduid met de term 'gemengd gebied') en de zwaarte van de milieucategorie. In een rustige woonwijk wordt een grotere afstand tot bedrijven gehanteerd en in een drukke woonwijk een kleinere afstand.

Daarnaast kent de VNG een systematiek voor functiemenging. Daarin accepteren we een sterkere menging van wonen en werken voor bedrijven die ook op korte afstand (soms zelfs aanpandig) geen grote milieu-impact met zich meebrengen.

Plansituatie en conclusie

In en in de directe omgeving van het plangebied, waar een nieuwe bestemming wonen komt, bevinden zich voornamelijk woningen en functies die goed inpasbaar zijn in een woonomgeving: een moskee, kantoren, dienstverlening, hotels, detailhandel en horeca. In de bestaande situatie liggen ze al op korte afstand van woningen. De voetbalkooi aan de J.J.A. Goeverneurstraat staat op ruime afstand van nieuwe woonbebouwing. Het rioolgemaal aan de Lange Hagelstraat heeft milieucategorie 2. Dat heeft een aan te houden afstand van 30 meter tot een rustige woonwijk en 10 meter tot druk gemengd gebied zoals de woningen direct aan het spoor. Aan deze afstanden wordt voldaan.

Ook binnen het plangebied komen naast wonen alleen bedrijfsmatige functies die ook goed inpasbaar zijn in de woonomgeving, zodat die geen afstand hoeven aan te houden tot woningen: horeca (uitbreiding), hotel (uitbreiding), een buurthuiskamer (maatschappelijke functie), kantoren, vergaderruimtes, creatieve bedrijven en dienstverlening. De binnen het plangebied toegelaten bedrijfsmatige functies staan beschreven in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving en de Lijst van horeca-activiteiten.

Terrassen kunnen alleen worden gerealiseerd op de daartoe aangewezen locaties waarbij moet worden aangetoond dat er voldaan kan worden aan een grenswaarde voor stemgeluid van niet meer dan 55 dB(A). Uit verkennend onderzoek blijkt dat dit geen belemmering zal opleveren. Zie voor het verkennend onderzoek paragraaf 2.3.2.2.10 en dan onder het 'Ontwikkelingskader horeca

Utrecht 2018'.

De woonbestemmingen liggen binnen het invloedsgebied van het spooremplacement dat van de Bleekstraat via Utrecht CS doorloopt tot het opstelterrein aan de Cartesiusweg. In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat hiervan geen belemmering uitgaat. Zie voor het akoestisch onderzoek paragraaf 5.4.

Tot slot kunnen er op het Jaarbeursplein grote evenementen plaatsvinden. Conform het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkwartier-Jaarbeursplein is deze locatie specifiek bestemd voor grootschalige (mogelijk luide) evenementen; het geluidsniveau mag daarbij in de regel niet hoger zijn dan 80 dB(A) hetgeen volgens het evenementenbeleid nog als acceptabel wordt aangemerkt. Ten tijde van dat bestemmingsplan waren de woningen aan de Leidse Poort maatgevend. De nieuwe woningen in het Leidseblok staan op vergelijke afstand zodat hier ook aan deze waarde wordt voldaan. Met de komst van het Jaarbeurspleingebouw, zal er een significante geluidsafscherming komen waardoor het geluidsniveau bij de nieuwe woningen lager zal uitvallen.

5.4 Geluidhinder

Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven/industrie. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object - hiervoor kent de wet 'geluidsgevoelige bestemmingen' zoals woningen, scholen en ziekenhuizen

De regels en normen van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie van wegen;
- gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt wanneer er gebruik wordt gemaakt van zogeheten 'dove gevels' waarin geen te openen delen aanwezig zijn. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde moet akoestisch onderzoek uitsluitsel geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- iedere woning moet beschikken over een geluidsluwe gevel, (bij woningen kleiner dan 30 m2 geldt dat voor 50% van het totaal aantal woningen) waarbij onder geluidluw wordt verstaan dat het geluidsniveau op deze gevel niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;
- de woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- wanneer de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

De leefbaarheid wordt bewerkstelligd door o.a. voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie.

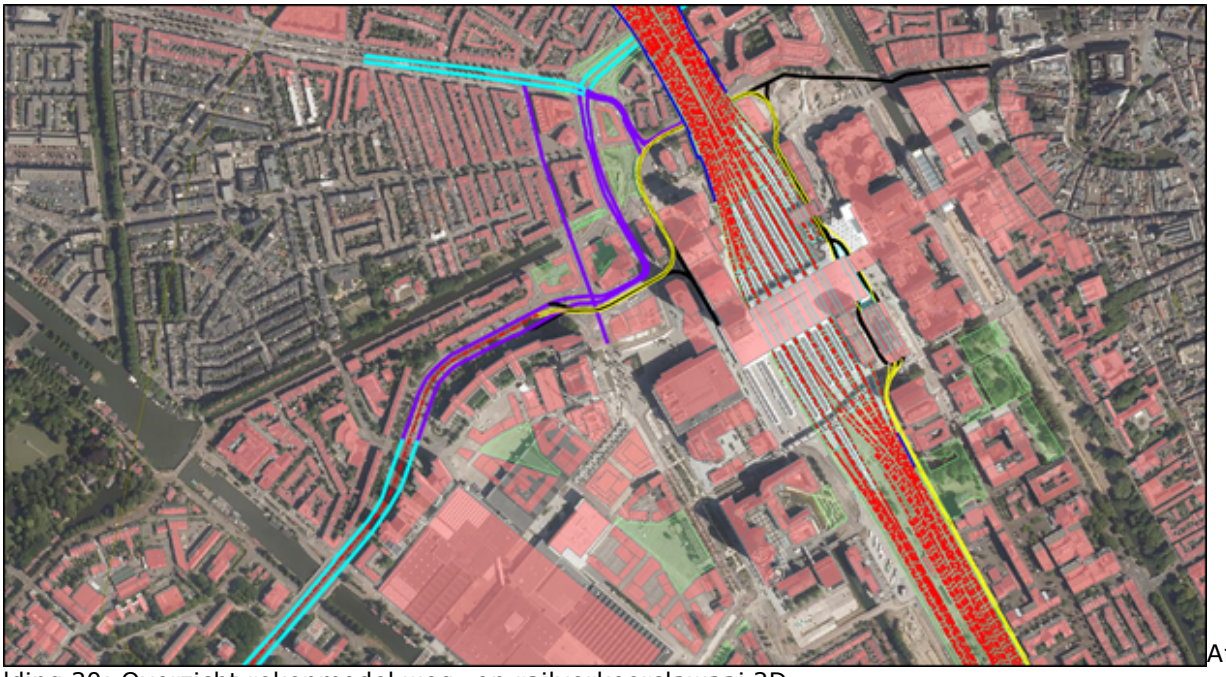
Tevens biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om bij een reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder een ontheffing te verlenen tot de maximale ontheffingswaarde. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als door de wijziging van de weg de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt zonder geluidsbeperkende maatregelen (zoals stil wegdek en geluidsschermen). Ontheffing kan verleend worden als de toename gemotiveerd niet in zijn geheel door geluidbeperkende maatregelen teniet wordt gedaan. Het binnenniveau in geluidsgevoelige bestemmingen met een hogere waarde moet voldoen aan het gestelde in de Wet geluidhinder en of de bijbehorende besluiten.

Plansituatie

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 3. Hierop is voor het spooremplacement een aanvulling (addendum) gedaan in juli 2022, deze is als Bijlage 1 toegevoegd. Onderzoek is verricht naar de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, spoorweglawaai (inclusief tram) en het geluid van het Emplacement. In het akoestisch onderzoek is ook het effect beschouwd van de mogelijke verkeerstoename en het daarbij behorende geluid op de bestaande woningen in de omgeving buiten het plangebied. Hieronder volgt een samenvatting van de resultaten.

Nieuwe geluidgevoelige bestemmingen

De akoestisch relevante geluidsbronnen voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied worden gevormd door de gezoneerde wegverkeersbronnen: Vleutenseweg en Daalsetunnel (de toekomstige weggedeeltes met 50 km/u) en het spoor. Tevens wordt een relevante geluidsbelasting ondervonden van de toekomstige 30 km/u wegen zoals de afgewaardeerde Graadt van Roggenweg, Westplein en omliggende HOV-banen.



Afbeelding 20: Overzicht rekenmodel weg- en railverkeerslawaai 2D

Vleutenseweg
De geluidbelasting vanwege de Vleutenseweg overschrijdt aan de noordzijde van het Parkblok de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting op de gevel bedraagt 52 dB. Op de Vleutenseweg bestaat het wegdek al uit een geluidreducerende asfalt (MODUS), verdergaande bronmaatregelen zijn niet mogelijk omdat op de kruising een stiller wegdektype niet mogelijk is. Overdrachtsmaatregelen zijn evenmin mogelijk en niet gewenst vanuit landschappelijk en verkeerskundig oogpunt. De geluidbelastingen voldoen aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor de geluidsbron Vleutenseweg is een ontheffing noodzakelijk (hogere waarde).

Daalsetunnel

Ook de geluidbelasting vanwege de Daalsetunnel overschrijdt aan de noordzijde van het Parkblok de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting op de gevel vanwege deze weg bedraagt 56 dB. Bij de bepaling van de maximale geluidbelasting is uitgegaan van het huidige wegdektype DAB. Indien er in de toekomst op deze weg ook MODUS toegepast zal worden is er een geluidreductie van 1.5 dB te behalen. De maximale geluidbelasting zal dan 54 dB bedragen. Dit is onvoldoende om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. Vanwege de Daalsetunnel is er ontheffing noodzakelijk.

Railverkeer

Vanwege het railverkeer wordt de voorkeursgrenswaarde op de twee nieuw te realiseren woonblokken overschreden. De maximale geluidsbelasting vanwege het railverkeer bedraagt 61 dB op het Parkblok en maximaal 56 dB op het Leidseblok. Er wordt daarmee voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB en de gemeentelijke ambitiewaarde van 63 dB. Vanwege het railverkeer zijn er hogere waarden nodig.

Trambaan (regime railverkeer)

De sneltram van de SUNIJ-lijn is aangewezen in de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder als spoorweg. Dit gedeelte van de trambaan valt dan ook onder het regime van het railverkeerslawaai met de daarbij behorende wettelijke grenswaarden. Vanwege de recente verlegging van de trambaan loopt dit deel nog maar tot de kruising met de Croeselaan. De trambaan vanaf deze kruising richting het Utrecht Centraal station valt onder het regime van het wegverkeer (net als de Uithoflijn). Vanwege de trambaan (regime railverkeer) blijven de geluidbelastingen op de nieuw te realiseren bebouwing onder de voorkeursgrenswaarde.

Toets in kader goede ruimtelijke ordening

De overige binnenplanse wegen met een maximum snelheid van 30 km/u in combinatie met de tram (onder het regime wegverkeer) zijn getoetst in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen en trambaan bedraagt maximaal 64 dB op de oostzijde van het Hotelblok. In het Hotelblok zijn echter geen geluidgevoelige bestemmingen voorzien. Op de andere twee woonblokken (het Parkblok en Leidseblok) wordt er met maximaal 63 dB voldaan aan de ambitiewaarde van de gemeente.

In de praktijk zal echter de geluidbelasting van alle wegen samen ervaren worden. Indien de geluidbelasting van al het wegverkeer (30 km/u en 50 km/u) inclusief de trambaan gezamenlijk wordt beoordeeld bedraagt de maximale geluidbelasting 65 dB. Dit is rekenkundig weliswaar een beperkte overschrijding van de ambitiewaarde uit de Nota Volksgezondheid. Echter uit recente metingen blijkt dat de geluidemissies bij een snelheid van 30 km/uur per uur in de praktijk z'n 3 á 4 dB lager liggen. Hierdoor zal in de praktijk de ambitiewaarde van 63 dB na uitvoering van dit plan niet overschreden worden. Die emissiewijzigingen gaan ook verwerkt worden in het nieuwe Reken- en meetvoorschrift 2022. Er zijn geen verdere doelmatige maatregelen meer voorhanden om de geluidbelasting verder te verlagen. De ambitiewaarde wordt straks feitelijk bereikt door (licht) geluidsreducerend asfalt, de verlaging van de snelheid 30 km/u, verlaging van de etmaalintensiteiten, door extra groen in het profiel toe te passen voor geluidabsorptie en de afname van de geluidemissie van voertuigen bij 30 km/uur. Er kan daarom gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening. Geadviseerd wordt om rekening te houden met deze geluidbelasting bij de bepaling van de geluidwering van de gevels.

Flexibele ontsluiting ongelijkvloerse oversteek nabij Park Plaza Hotel

In het bestemmingplan wordt een flexibele mogelijkheid voor een ontsluiting richting het Park Plaza Hotel, De Stek en de woningen op het Smakkelaarspark opgenomen. Het ligt nog niet vast hoe de wegen precies aangelegd gaan worden. In paragraaf 2.2.3 is met afbeeldingen weergegeven hoe de alternatieven er ongeveer uitzien. De gemeente is eigenaar van de grond en bepaalt hoe de ontsluiting er uiteindelijk uit komt te zien. Het gaat daarbij om 253 verkeersbewegingen per dag die via deze nieuwe ontsluiting van en naar Park Plaza Hotel, De Stek en de woningen op het Smakkelaarspark rijden. Door deze ontwerpwijziging komen er geen extra bewegingen bij het totale verkeer, maar gaat het slechts om verplaatsingen van bewegingen. Er is beoordeeld of deze wijzigingen van invloed zijn op de geluidbelasting en de conclusies van het onderzoek. Gezien de relatief kleine hoeveelheid verkeer die een iets andere route kan nemen en de afstand tot aan de eerste geluidgevoelige bestemming (de woningen in het Parkblok) zullen de verschillen in geluidbelasting minimaal zijn (afgerond maximaal 1 dB). De geluidbelastingen aan de zuidoostzijde van het Parkblok blijven daarmee ruim onder de ambitiewaarde (max 59 dB). De flexibele ontsluiting heeft daarmee geen significant effect op de toekomstige geluidsituatie en de eerdere conclusie dat er sprake is een van goede ruimtelijke ordening.

30 km/u wegen en trambaan

De binnenplanse wegen met een maximum snelheid van 30 km/u in combinatie met de tram (onder het regime wegverkeer) zijn getoetst in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De gemeente houdt hierbij dezelfde criteria aan als de Wet geluidhinder. De geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen en trambaan bedraagt maximaal 64 dB op de oostzijde van het Hotelblok. In het Hotelblok zijn echter geen geluidgevoelige bestemmingen voorzien. Op de andere twee woonblokken (het Parkblok en Leidseblok) wordt er met maximaal 63 dB voldaan aan de ambitiewaarde van de gemeente. Er kan gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening

Luwe gevels

Aangezien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, zal elke woning met een overschrijding (behoudens de studentenwoningen) ter compensatie de beschikking moeten hebben over een luwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling. Voor de onzelfstandige studentenwoningen geldt dat tenminste 50% van de wooneenheden gesitueerd is aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde. Door de carré-vormige bouwvormen kan voor veel woningen aan deze eisen worden voldaan door de geluidluwe binnenzijde van het bouwvolume. Voor hoekwoningen kan dit door middel van balkonschermen en/of inpandige balkons worden bereikt. Woningen tussen de 30 en 50m2, zonder buitenruimte, met een éénzijdige oriëntatie richting de weg, vragen om extra aandacht. Ook kan een afwijkende woningplattegrond worden toegepast om deze woningen alsnog aan een binnenterrein te laten grenzen. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal hier rekening mee moeten worden gehouden.

Cumulatie

Als er hogere waarden worden verleend in het kader van de Wet geluidhinder is het nodig om de cumulatie van geluid in de beoordeling te betrekken. Het onderzoeken van cumulatie is conform het Reken- en meetvoorschrift alleen van belang als de voorkeurswaarde door meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Aangezien de voorkeurswaarde op het Parkblok vanwege de Vleutenseweg, Daalsetunnel en het spoor wordt overschreden, is er hier een aanleiding voor een verdere beschouwing van het gecumuleerde geluidsniveau.

De maximaal gecumuleerde geluidsbelasting (63 dB) blijft binnen de maximaal te ontheffen waarde die geldt voor binnenstedelijk wegverkeer (68 dB excl. aftrek art 110g Wgh) en kan vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd.

Reconstructie onderzoek te wijzigen wegen

Binnen het plangebied worden (delen van) de volgende drie wegen heringericht die in de toekomstige situatie nog onder de Wet geluidhinder vallen omdat de maximumsnelheid 50 km/u blijft:

- Graadt van Roggenweg
- Vleutenseweg
- Daalsetunnel

De reconstructietoets vindt plaats binnen de geluidzone van de genoemde wegen, die gebaseerd is op het gedeelte van de weg waar een fysieke wijziging aan deze weg plaatsvindt. De resultaten van de reconstructietoets, dat wil zeggen de beoordeling wat het effect van het plan is zonder aanvullende geluidsbeperkende maatregelen ten opzichte van de laagste geluidsbelasting van de situatie voor wijziging of een eerder verleende hogere waarde zijn als volgt.

Graadt van Roggenweg

Bij een vergelijking tussen de toekomstige en huidige geluidbelasting vanwege deze weg is er sprake van een afname van geluid. De afname wordt veroorzaakt door een vermindering van het verkeer. Vanaf de kruising met de Koningsbergerstraat in de richting van het Westplein nemen de toekomstige geluidbelastingen nog verder af door de snelheidsverlaging naar 30 km/u. Er is geen sprake van een reconstructie van een weg zoals bedoeld in de Wgh.

Vleutenseweg

Er is sprake van een toename van geluid ten opzichte van de huidige situatie. De toename bedraagt maximaal 1.2 dB op de woningen aan de noordzijde van de Vleutenseweg. Deze toename wordt veroorzaakt door een beperkte verschuiving van de wegassen bij de aansluiting van de kruising met het Westplein. Omdat de toename onder de 1.5 dB blijft is er geen sprake van een reconstructie van een weg.

Daalsetunnel

Ook hier is sprake van een afname in geluidbelasting. Deze afname wordt veroorzaakt door een (beperkte) vermindering van het verkeer, de verplaatsing van de wegassen en het toevoegen van

relatief veel bodemabsorptie in het toekomstig ontwerp. Er is geen sprake van een reconstructie van een weg zoals bedoeld in de Wgh.

Geluidseffect verkeersaantrekkende werking op bestaande woningen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt om deakoestische consequenties van de nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan te bepalen voor de omliggende bestaande woningen buiten het plangebied. Om het verschil in geluidsbelasting vast te kunnen stellen is er een emissievergelijking gemaakt tussen de toekomstige situatie met plan en zonder plan (autonoom). Gekozen is voor een beoordeling die aansluit bij de normstelling voor 'reconstructies van wegen' conform de Wet geluidhinder. Hierin geldt als uitgangspunt dat een toename van de geluidsbelasting van minder 1,5 dB toelaatbaar is. Uit het onderzoek blijkt dat er op de omliggende wegen vanwege de realisatie van het project geen relevante effecten te verwachten zijn (>1,5 dB). De akoestische consequenties voor de omgeving worden daarmee in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht

Het emplacement Utrecht

Het emplacement Utrecht is een vergunningplichtige inrichting cf. de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het emplacement heeft een milieuvergunning uit 2007 waarin grenswaarden voor geluid zijn opgenomen. Bij de totstandkoming van deze vergunning is gebruik gemaakt van gemeentelijke beleidsregels die afwijken van de landelijk toegepaste Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Deze beleidsregels worden omgekeerd ook toegepast bij het bestemmen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen) in de nabijheid van het emplacement. Uit de berekeningsresultaten volgt dat het rijgeluid met een hoogst berekende waarde van 52 dB(A) kan voldoen aan de eis van 55 dB(A) uit de Geluidnota Utrecht. Het bedrijfsgeluid bedraagt maximaal 33 dB(A) en voldoet daarmee ruimschoots aan de richtwaarde voor een rustige woonwijk.

In 2021 is er een nieuwe omgevingsvergunning verleend. Deze is omgevingsvergunning is onderzocht en als addendum toegevoegd. Uit de berekeningsresultaten volgt dat het rijgeluid met een hoogst berekende waarde van 50 dB(A) kan voldoen aan de eis van 55 dB(A). Het bedrijfsgeluid bedraagt maximaal 41 dB(A) en voldoet daarmee ruimschoots aan de richtwaarde voor een rustige woonwijk.

Het geluid van het emplacement vormt geen belemmering voor het plan Lombokplein.

Conclusie

In het plangebied is op de nieuwe te realiseren bebouwing (Parkblok, Hotelblok en Leidseblok) de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai en/of het railverkeerslawaai hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Maatregelen aan de bron of in de overdracht zijn niet mogelijk of niet doelmatig. De maximale geluidsbelastingen worden in het besluit hogere waarden vastgelegd.

Aangezien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, zal elke woning met een overschrijding ter compensatie de beschikking moeten hebben over een luwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal hier rekening mee moeten worden gehouden.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt verder dat er op geen van de te reconstrueren wegen sprake is van een ‘reconstructie van een weg’ zoals bedoeld in de Wgh. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.5 Trillingen

Kader

Weg- en railverkeer kunnen leiden tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen op hun beurt leiden tot schade of hinder. Hinder voor personen in gebouwen wordt in Nederland gewoonlijk beoordeeld op de SBR B-richtlijn. Dit is een door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijn voor het meten en beoordelen van hinder voor personen in gebouwen. De streefwaarde voor de trillingshinder is onder meer afhankelijk van de gebouwbestemming (kantoor, wonen, gezondheidszorg, etc.) en of het om een nieuwe of bestaande situatie gaat.

Het lokaal spoor (tram) kan ook leiden tot trillingen. Trillingen van de tramlijn kunnen relevant zijn op korte afstand van gevoelige functies.

Plansituatie en conclusie

Trillingshinder van het spoor is niet aan de orde. De nieuwe bouwblokken met gevoelige functies in Lombokplein liggen op een grotere afstand dan 100 meter van de spoorlijn.

Ten aanzien van de tram liggen de woningen op meer dan 24 meter van de trambaan. Trillingsmetingen tijdens testritten van de Uithoflijn in week 33 en 34 2018 bij een woning aan de Rijndijk op een afstand van 20 m van de trambaan lieten trillingsniveaus in de woning zien die ruim onder de streefwaarde zitten. Mede uitgaande van de 'trillingsarme' bouw (grote appartementen tot 24 meter hoogte met een zware fundering) kan er op basis van bovenstaande in alle redelijkheid worden verwacht dat de trillingsniveaus laag zullen zijn en dat de V_{max} en V_{per} zullen voldoen aan streefwaarde voor nieuwe situaties.

5.6 Geur

Kader

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m3) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen). Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horecavestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Daarnaast kan de mestopslag bij agrarische bedrijven geurhinder veroorzaken. Door een geschikte locatie van de mestopslag te bepalen, is een deel van de hinder te voorkomen. Echter bij grotere bedrijven is voldoende afstand ten opzichte van woningen van derden noodzakelijk. Dit wordt geregeld in de bestemmingsplanregels.

Plansituatie en conclusie

Binnen het plangebied is geen sprake van industriële geurhinder.

5.7 Externe veiligheid

Inleiding

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in omgevingsvergunningen, indien wordt afgeweken van het bestemmingsplan, de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

Inventarisatie risicobronnen omgeving

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risico veroorzakende activiteiten. Uit deze inventarisatie blijkt dat alleen het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Breukelen-Lunetten relevant is vanuit het oogpunt van externe veiligheid. In de omgeving zijn geen buisleidingen, inrichtingen of andere transportroutes met gevaarlijke stoffen die relevant zijn voor de ontwikkeling.

Wettelijk kader

De normen en richtlijnen voor omgevingsrisico's zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water). Het Bevt geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens twee extra afstandsbepalingen, de zogenaamde vrijwaringszone en het plasbrandaandachtsgebied. Voor zowel de vrijwaringszone als het plasbrandaandachtsgebied geldt een motivatieplicht indien bebouwing gewenst is. Indien nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd moet deze aan extra brandveiligheidseisen volgens het Bouwbesluit voldoen.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is indien een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10-6) voor nieuwe situaties als acceptabel. In de wetgeving is dit risico vertaald naar een afstandsnormering. Voor de afstand tussen de risico veroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit. Het Bevt verplicht ertoe dat bij omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van de

bestemming, of in de toelichting van het bestemmingsplan het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen.

Plansituatie

Het plangebied ligt op korte afstand en deels onder het spoor, de dichtstbijzijnde nieuwe bebouwing ligt op circa 100 meter van de spoorlijn Breukelen-Lunetten. Om de ontwikkeling ruimtelijk mogelijk te maken is het risico gekwantificeerd en getoetst aan de norm- en richtwaarden uit het Bevt, zie hiervoor Bijlage 13. Voor de spoorlijn geldt dat het plaatsgebonden risico naast de spoorlijn lager is dan 10-6/jaar en er geen plasbrandaandachtsgebied geldt. Het plaatsgebonden risico legt hiermee geen beperkingen op voor het plangebied en aanvullende brandveiligheidseisen in relatie tot plasbranden zijn niet noodzakelijk. Zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen ligt het berekende groepsrisico onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. De ontwikkeling van het Lombokplein draagt niet aantoonbaar bij aan de hoogte van het groepsrisico.

De maatgevende scenario's die het risico voor het plangebied bepalen zijn een (gaswolk) explosie of de mogelijke vorming van een wolk giftige stoffen. Het explosie scenario treedt in meeste gevallen vrijwel instantaan op. Bij het optreden van secundaire branden of een brand op het spoor is het van belang dat personen het gebied in meerdere richtingen kunnen ontvluchten. Dit is mogelijk via de Graadt van Roggenweg en de Vleutenseweg. Het gebied is vanaf de brandweerkazerne Utrecht Schepenbuurt te bereiken via de Cartesiusweg en de Vleutenseweg. Indien er als gevolg van een incident schadelijke of giftige stoffen vrijkomen zal geadviseerd worden binnen te blijven en ramen en deuren te sluiten. Het sluiten van mechanische ventilatie kan er voor dat het binnentreden van deze stoffen wordt voorkomen of beperkt. In de bouwfase wordt geadviseerd hier aandacht aan te besteden en er voor te zorgen dat deze afsluiters goed bereikbaar zijn.

Conclusie

Voor de ontwikkeling van het Lombokplein is het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Breukelen-Lunetten relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Het risico van dit transport legt geen beperkingen op voor het plangebied. De veiligheid van aanwezige personen kan verhoogd worden door ervoor te zorgen mechanische ventilatie in de gebouwen kan worden afgesloten zodat in geval van een incident waarbij schadelijke stoffen vrijkomen in de panden (veiliger) geschuild kan worden.

5.8 Ontplofbare Oorlogsresten

Kader

In het plangebied worden bodemroerende werkzaamheden uitgevoerd. De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Daarom moet een onderzoek naar de aanwezigheid van Ontplofbare Oorlogsresten (OO) worden uitgevoerd.

Plangebied en conclusie

Voor het projectgebied Lombokplein is een onderzoek, zie Bijlage 12, gedaan naar eventueel achtergebleven ontplofbare oorlogsresten. Uit dit onderzoek is gebleken dat in de omgeving van het projectgebied diverse vooronderzoeken zijn uitgevoerd. Een deel van deze vooronderzoeken heeft overlap met het projectgebied, waarbij sprake is van enkele verdachte gebieden welke deels zijn gelegen in het projectgebied.

Vervolgens is een projectgebonden combinatieonderzoek uitgevoerd, waarbij:

- Een onderzoek is uitgevoerd naar de conflictperiode

Uit de uitgevoerde vooronderzoeken zijn de relevante oorlogshandelingen van het projectgebied geanalyseerd. Uit die analyse is gebleken dat de verdachte gebieden naar aanleiding van de bombardementen van 13 oktober 1944 niet relevant zijn voor het projectgebied Lombokplein. Naast de informatie die is aangetroffen in de eerder uitgevoerde onderzoeken is aanvullend bronnenonderzoek gedaan naar oorlogshandelingen in het projectgebied. Dit heeft geleid tot een verwachtingsgebied ontplofbare oorlogsresten ter hoogte van de huidige Graadt van Roggenweg vanwege de aanwezigheid van een militair terrein.

- Een onderzoek is uitgevoerd naar de na-conflictperiode

Na de Tweede Wereldoorlog hebben in het projectgebied op grote schaal grondroerende werkzaamheden plaatsgevonden. Bij geen van deze werkzaamheden zijn ontplofbare oorlogsresten aangetroffen. Op basis van de naoorlogs uitgevoerde werkzaamheden wordt aangenomen dat de voorgenomen werkzaamheden plaatsvinden in naoorlogs geroerde grond.

De conclusie is dat het projectgebied niet verdacht is op ontplofbare oorlogsresten.

- Geen risicoanalyse is opgesteld, omdat uit bovenstaande punten is gebleken dat geen ontplofbare oorlogsresten worden verwacht in het projectgebied.

Het advies is om de werkzaamheden zonder verdere beheersmaatregelen ten aanzien van ontplofbare oorlogsresten uit te voeren. Mocht onverwacht een ontplofbaar oorlogsrestant worden aangetroffen dan dient te worden gehandeld conform het protocol onverwacht aantreffen Ontplofbare Oorlogsresten. Het advies is om het uitvoerend personeel op de hoogte te stellen van dit protocol.

5.9 Luchtkwaliteit

Kader

De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Bij lucht gaat het om de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Wegverkeer is, samen met de achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit. Door het plan neemt de intensiteit van het wegverkeer in de omgeving van het plangebied toe.

De aanpassing van het bestemmingsplan is getoetst aan de Wet Milieubeheer. Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

- Aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde (lid 1 onder a);
- Een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit (lid 1 onder b);
- Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM_{10} (fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht (lid onder c);
- Het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (lid 1 onder d).

Er moet aangetoond worden of op grond van artikel 5.16, lid 1 onder (a, b, c, en/of d) van de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor de uitvoering van het plan.

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO advieswaarden uit 2005 voor fijn stof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM_{10} (20 ìg/m³) en voor $PM_{2,5}$ (10 ìg/m³). Deze motie is uitgewerkt in het Raadsbesluit "Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma" d.d. december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-2005 advieswaarden, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het Raadsbesluit. Op 22 september 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005.

Plangebied

Om de gevolgen van de beoogde herontwikkeling van het plangebied Lombokplein te Utrecht voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld te brengen is een luchtkwaliteitsonderzoek, zie Bijlage 15 Luchtkwaliteit uitgevoerd. De luchtkwaliteit ter plaatse en in de omgeving van het plangebied is in dit onderzoek getoetst aan de eisen uit de Wet milieubeheer.

In het onderzoek wordt middels berekeningen inzicht gegeven in de gevolgen voor de concentraties NO_2 en fijn stof. In het luchtkwaliteitonderzoek zijn 4 scenario's beoordeeld.

- Huidige situatie 2021
- Autonome situatie voor 2030
- Plansituatie 2030 zonder knip Catharijnesingel
- Plansituatie inclusief knip Catharijnesingel 2030

De knip Catharijnesingel staat toegelicht in paragraaf 4.2.1 Verkeer.

In onderstaande tabel zijn samenvattingen opgenomen voor de onderzochte situaties voor de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide, de jaargemiddelde concentratie fijn stof en het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof voor de vier onderzochte situaties.

Resultaten hoogst berekende jaargemiddelde concentratie per situatie

Situatie	NO_2 [µg/m³] (stikstofdioxide)	PM_{10} [µg/m³] (fijnstof)	PM_{10} (# dagen) (fijnstof)	$PM_{2,5}$ [µg/m³] (fijnstof)	EC [µg/m³] (roet)
Huidig 2021	30,4	21,7	10	12,9	0,89
Autonoom 2030	19,3	17,8	6	9,3	0,60
Plan 2030	19,0	17,7	6	9,3	0,60
Plan inclusief knip 2030	19,0	17,6	6	9,3	0,60
Grenswaarde	40	40	35	25	-

Uit de resultaten blijkt dat in alle scenario's wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Langs alle onderzochte wegvakken wordt in 2030 ook aan de WHO advieswaarden 2005 voor PM10 en PM2,5 voldaan, maar nog niet aan de onlangs aangescherpte WHO-advieswaarden (2021).

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige bestemmingsplansituatie voor Lombokplein aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder a van de Wet milieubeheer wordt voldaan. Hiermee zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan vast te stellen. In de toekomstige plansituatie in 2030 wordt ook aan de WHO advieswaarden (2005) voor fijn stof voldaan.

5.10 Bodem

Kader

Bij het bestemmingsplan wordt getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels na 1987 is ontstaan, is een 'nieuw' geval. Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan dienen te worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er tevens sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt ten minste functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn, ongeacht de risico's, niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen. De focus ligt hierbij op de contactzone van de bodem.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen, binnen het plangebied plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.
- Binnen het plangebied mogen steenachtige bouwstoffen toegepast. Deze moeten voorzien zijn van een fabrikant-eigenverklaring.
- Grondwater mag, bij instemming van het Hoogheemraadschap "De Stichtse Rijnlanden", worden onttrokken. Indien de bemaling verontreinigingen verplaatst of saneert, is hiervoor een saneringsplan of een melding in het kader van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer nodig.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht om de kwaliteit van de bodem vast te stellen. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of een bodemsanering noodzakelijk is, teneinde vast te stellen dat de locatie geschikt is of om de locatie geschikt te maken voor de geplande functie.

Bodemkwaliteit

Binnen het plangebied zijn, vanwege verschillende toekomstige bestemmingen en bijbehorende juridische procedures, vijf bodemonderzoeken verricht. Zo zijn voor het Park Plaza Hotel in Bijlage 10 (grondruil en bouwvergunning), Leidse Rijn in Bijlage 8 (ontgraving en kadeconstructie), bouwblokken in Bijlage 7 (verkoop en bouwvergunning) en tenslotte het Westplein en Graadt van Roggenweg in bijlage Bijlage 9 (herinrichting openbare ruimte) bodemonderzoeken conform de NEN 5740 uitgevoerd. Op het terrein van het Park Plaza Hotel en in de openbare ruimte is aanvullend bodemonderzoek, zie Bijlage 16, verricht om de omvang van de aangetroffen dempingen en/of verontreinigingen te bepalen.

Aan de uitvoering van deze bodemonderzoeken ging een vooronderzoek conform NEN 5725 vooraf waarbij aandacht aan het historisch gebruik van de locatie alsmede aan resultaten van voorgaande onderzoeken besteed is. Deze historische informatie is betrokken bij de strategie van de bodemonderzoeken. In de strategie zijn de voorgenomen grondroerende werkzaamheden ook meegenomen zodat de kwaliteit voor alle te ontgraven grond bekend is. Tijdens het onderzoek is ook conform NEN 5707 naar de aanwezigheid van asbest gekeken.

Uit deze onderzoeken blijkt onderstaande bodemkwaliteit:

Openbare ruimte

Binnen de openbare ruimte zijn diverse spots met sterk verontreinigde grond aangetroffen. Deze sterk verhoogde gehalten zijn aanwezig van net onder verharding tot maximaal 3,0 meter minus maaiveld.

Vroegere bedrijfsactiviteiten hebben ook tot grondverontreiniging geleid. De bodem voor Graadt van Roggenweg nummer 400-500 bevat minerale olie boven de interventiewaarde. In de ventweg naast de Graadt van Roggenweg, voor huisnummer 11, is de grond vanaf 0,7 meter minus maaiveld, sterk met verontreinigd met koper en lood. Hier wordt deze verontreiniging niet ontgraven.

In het plangebied zijn in het verleden drie watergangen gedempt waarvan de oude waterbodems nu nog aanwezig zijn. Zo is onder het fietspad langs het Merwedekanaal de oude waterbodem van het kanaal aangetroffen. Voor de trambaan is een nieuwe brug over het Merwedekanaal gelegd. Tijdens de bouw hiervan is het Merwedekanaal versmalt. De oude waterbodem is blijven liggen. Het fietspad is hier op aangelegd. De hoeveelheid verontreinigde grond boven de interventiewaarde wordt geschat op 530 m3. Hier is dus sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging en is vanuit de Wet bodembescherming een beschikking op de graafwerkzaamheden nodig. Met het indienen van een BUS-melding of een deelsaneringsplan is deze beschikking te verkrijgen.

De gedempte Vleutense Wetering is aangetroffen op het noordelijke deel van de locatie nabij de Vleutenseweg. Ook deze oude waterbodem is tot boven de interventiewaarde verontreinigd. De volume van deze verontreiniging boven de interventiewaarde wordt geschat op 830 m3 en wordt daarmee ook als een ernstig geval van bodemverontreiniging aangeduid.

Een derde gedempte watergang is aanwezig onder de ventweg naast de Graadt van Roggenweg voor de huisnummers 5 t/m 9. Hier is 500 m3 grond tot boven de interventiewaarde verontreinigd. Ook deze verontreiniging wordt als een ernstig geval van bodemverontreiniging aangeduid.

De omvang van deze drie verontreinigingen is bepaald. De sanering is technisch uitvoerbaar zonder dat het ontwerp gewijzigd moet worden. Gemeente Utrecht heeft voor de saneringen een genoegzame financiële voorziening getroffen.

De bodem is ook op de aanwezigheid van asbest geanalyseerd. In geen van de 21 grond(meng)monsters is voor asbest een gehalte boven de interventiewaarde aangetroffen.

Het bovenste grondwater op de locatie bevat concentraties aan arseen, barium en naftaleen tussen de streef- en de tussenwaarde. Het diepere grondwater is nog niet bemonsterd, maar bevat op basis van eerdere monitoring hoge concentraties aan gechloreerde koolwaterstoffen.

Het grootste deel van de locatie is het maaiveld verhard waardoor er geen contactmogelijkheden met de verontreinigde grond zijn. Tijdens de herinrichting is veel meer groen voorzien. Op die locaties zal worden getoetst of de standaard bodemverbetering tot een laag van één meter dikte moet worden vergroot.

Bouwblokken

Per bouwblok is een bodemonderzoek gedaan, waarvan de resultaten en de bevindingen in één rapport opgenomen zijn. Binnen alle drie de bouwblokken bevat de bodem puin en funderingen die aan vroegere bebouwing te relateren zijn. De afgelopen eeuwen is voormalige bebouwing niet volledig gesloopt of zijn resten in de bodem achtergebleven.

De bodem van het Parkblok (bouwblok 01 uit het bodemonderzoek) bevat gehalten aan zware metalen tot boven de tussenwaarde. Het gehalte aan Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) ligt boven de achtergrondwaarde. In de bodem van het Hotelblok en het Leidseblok (bouwblok 02 respectievelijk 03 uit het bodemonderzoek) overschrijden de aangetroffen gehalten aan zware metalen, PAK en minerale olie de achtergrondwaarde.

Het freatisch grondwater ter plaatse van de bouwblokken is licht verontreinigd. Het wijkt niet af van de kwaliteit in de omgeving. De locatie is milieuhygiënisch geschikt voor de nieuwe bestemming (woningbouw).

Leidse Rijn

Ter plaatse van de te reconstrueren Leidse Rijn is eveneens een bodemonderzoek verricht.

In de grond komen bodemvreemde bijmengingen, in de vorm van aardewerk, baksteen, beton en sintels, voor. In de oude waterbodem aan de oostzijde zijn sterk verhoogde gehaltes aan de zware metalen koper, lood en zink aangetroffen. De gehalten aan PAK en minerale olie overschrijven de tussenwaarde. In de bodem aan de westzijde komen deze verontreinigingen ook voor, alleen liggen de gehalten tussen de achtergrond- en tussenwaarden. Het grondwater is licht verontreinigd.

De aangetroffen verontreiniging is voor 1 januari 1987 ontstaan en is een "historisch" geval van bodemverontreiniging. Voor het herstel van de Leidse Rijn moet voor het ontgraven van de grond een saneringsplan of BUS-melding worden ingediend. Met deze graafwerkzaamheden maakt de Gemeente Utrecht deze deellocatie tegelijkertijd geschikt voor haar nieuwe bestemming. Voor deze sanering heeft de Gemeente Utrecht eveneens een genoegzame financiële voorziening getroffen.

Park Plaza Hotel

Rond het Park Plaza Hotel is eveneens een bodemonderzoek verricht. De kwaliteit van de grond varieert van niet tot licht verontreinigd. Het grondwater is eveneens licht verontreinigd. Deze kwaliteit staat de herinrichting van de locatie niet in de weg.

Wel zijn tijdens het bodemonderzoek puinlagen waargenomen. De omvang van deze lagen zijn nader onderzocht en blijken een omvang van enkele m^3's te hebben. Deze hoeveelheden belemmeren de herinrichting niet.

Hergebruik en toepassen grond (Nota Bodembeheer 2017 – 2027)

Tijdens de grondroerende werkzaamheden komen zand en klei vrij. Afhankelijk van de chemische kwaliteit en de fysieke geschiktheid worden deze bij een erkende verwerker afgezet dan wel op de locatie hergebruikt binnen het geldende gemeentelijke beleid. Alle toe te passen bouwstoffen moeten van een relevant BRL-certificaat of een fabrikant-eigenverklaring zijn voorzien.

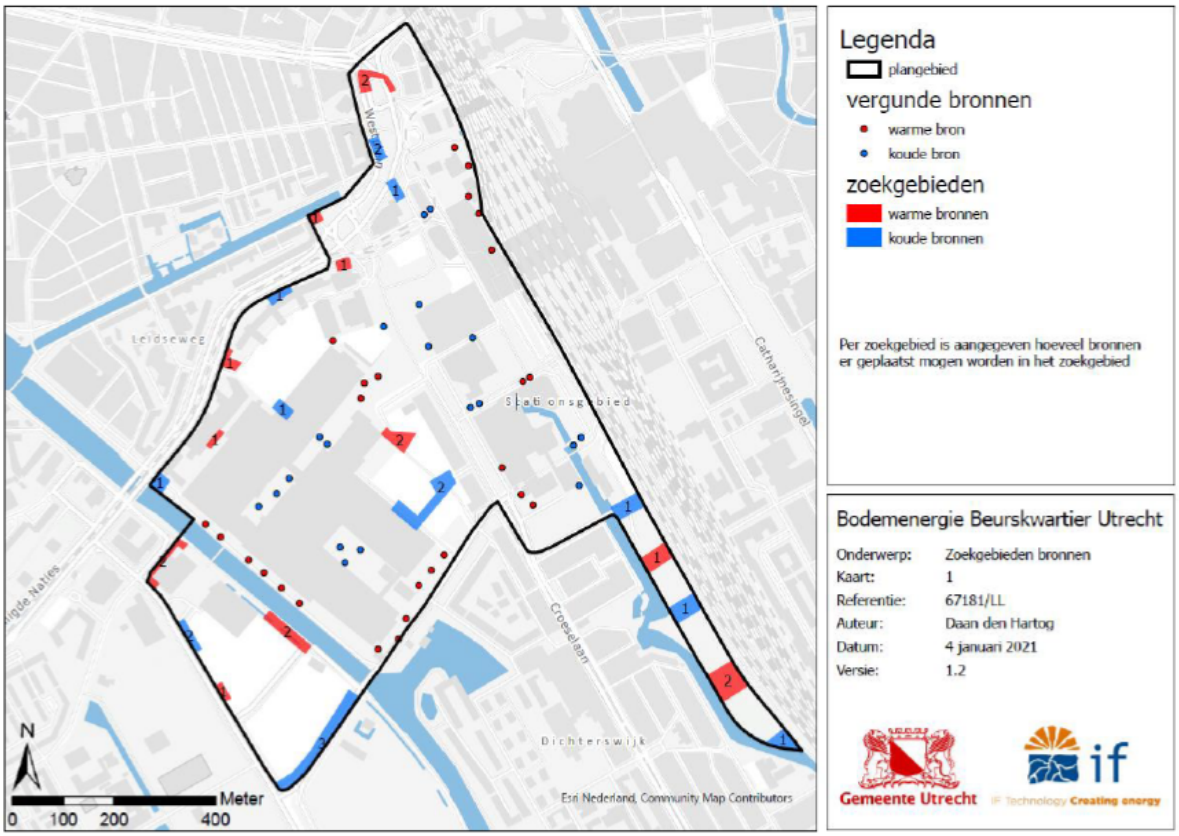
Onttrekken grondwater

Tijdens de werkzaamheden zal lokaal grondwater worden onttrokken en worden geloosd. Afhankelijk van de kwaliteit wordt dit water voorgezuiverd. Deze onttrekkingen zullen plaatsvinden binnen het beleid van zowel de Gemeente Utrecht als het Hoogheemraadschap "De Stichtse Rijnlanden"(HDSR).

Bodemenergieplan

Voor het Beursgebied is door de gemeente Utrecht en Provincie een bodemenergieplan opgesteld en op 7 december 2021 vastgesteld door de Provincie Utrecht. Voor de nieuwe bouwblokken binnen het plangebied Lombokplein alsmede de bouwblokken in het Beurskwartier zijn nieuwe WKO-systemen voorzien. De herinrichting van Lombokplein beïnvloedt de werking van deze systemen niet en houdt de bronlocaties bereikbaar zodat regulier onderhoud kan plaatsvinden. Vooralsnog geldt een dieptebeperking voor bodemenergiesystemen echter op basis van het Praktijkonderzoek naar het tweede watervoerendpakket zijn WKO-bronnen in dieper gelegen gronden wel mogelijk. Onderstaande kaart geeft de zoekgebieden weer uit dit bodemenergieplan.

Plankaart Beursgebied



Afbeelding 21: Kaart warmte- en koude bronnen Beursgebied

Warmteplan Beursgebied

De gemeenteraad heeft op 3 juni 2021 een Warmteplan voor het Beursgebied waar het Lombokplein onderdeel vanuit maakt vastgesteld. Met dit Warmteplan dient alle nieuwbouw in het Beursgebied te worden aangesloten op een collectief warmtesysteem met een hoge mate van duurzaamheid en milieubescherming. In het Warmteplan wordt ook de energieprestatie van het warmtesysteem vastgelegd. Met het vaststellen van het warmteplan draagt de gemeente zorg voor de organisatie van het collectieve warmtesysteem. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente:

a. Het warmtesysteem aanbesteedt, waarbij de betaalbaarheid voor de bewoners wordt geborgd door een lage vastrechtbijdrage en de gereguleerde warmteprijs om besparing te bevorderen, waarbij de koude gratis wordt geleverd voor een goede systeemwerking;
b. Naast de 'prijs' ook kwalitatieve gunningcriteria vastgesteld om de (publieke) belangen van de gemeente en bewoners te borgen;
c. Afspraken gemaakt over de publieke (randvoor)waarden: duurzaamheid, betaalbaarheid, betrouwbaarheid en transparantie en de aanvullende waarden open net en keuzevrijheid.

Concessie Collectief Warmtesysteem Beursgebied

Gemeente heeft in navolging op vaststelling van het Warmteplan in 2022 een aanbestedingsprocedure doorlopen wat tot de selectie van een concessiehouder heeft geleid (verwacht najaar 2022) die verantwoordelijk wordt voor het ontwerp, realisatie en exploitatie van het warmtesysteem

Praktijkonderzoek tweede watervoerend pakket

Via de Utrechtse Bodemenergie Agenda 2019-2021 (UBA), een samenwerkingsagenda met de provincie Utrecht en gemeente wil de gemeente gezamenlijk een impuls geven aan de toepassing van bodemenergie, rekening houdend met het belang van de omgeving en specifiek de bescherming van het diepe grondwater in verband met de aanwezigheid van mobiele grondwaterverontreinigingen.

Het eerste watervoerende pakket is een zandige laag in de ondergrond, die in het Beursgebied (waar lombokplein onderdeel vanuit maakt) tot een diepte van circa 50 meter onder maaiveld reikt. Daaronder bevindt zich een kleilaag. Onder die kleilaag bevindt zich het tweede watervoerende pakket. De kleilaag tussen het eerste en tweede watervoerende pakket zorgt dat er weinig uitwisseling van grondwater is tussen beide pakketten en zorgt ook dat mobiele verontreinigingen moeilijk doordringen. Het tweede watervoerende pakket is een zandige laag in de ondergrond, die in het Beursgebied vanaf circa 70 tot ongeveer 150 meter onder maaiveld reikt.

Onderdeel van de UBA is een project betreffende besluitvorming over het wel of niet gebruiken van het grondwater dieper dan circa 50 meter voor open bodemenergie in de vorm van warmte/koude opslagsystemen. Hiervoor wordt onderzoek gedaan om met de resultaten te onderbouwen of dit op een veilige en verantwoorde manier kan.

Ten behoeve van het voorgenoemde onderzoek heeft in 2022 een proefboring plaatsgevonden. Vervolgens zijn eisen geformuleerd voor een Praktijkonderzoek (looptijd 3-5 jaar) in de vorm van de realisatie en exploitatie van een eerste WKO-systeem in het tweede watervoerend pakket. De realisatie en exploitatie van dit WKO-doublet is onderdeel van de aanbesteding van de concessie van het Warmtesysteem van het Beursgebied. De concessiehouder zal het systeem realiseren en exploiteren. Gedurende het Praktijkonderzoek worden verplaatsingen van grondwater gemonitord.

Op basis van het Praktijkonderzoek zullen in het geval van een succesvolle exploitatie van het voorgenoemde WKO-systeem mogelijk beleidsregels worden opgesteld die meer WKO-bronnen in het tweede watervoerend pakket gaan toestaan, zodat de concessiehouder de mogelijkheid heeft om het systeem van bronnen in het tweede watervoerend pakket uit te breiden.

De voorgenoemde nadere beleidsregels zullen ook van toepassing zijn op het voorliggende plangebied, tenzij hier specifieke uitzonderingen voor worden gemaakt.

Conclusie

Ondanks dat de bodemkwaliteit nog niet voor 100% in beeld is, wordt geconcludeerd dat de kwaliteit van de bodem de plannen voor het project Lombokplein niet in de weg staat. Omdat er alleen uitpandig boringen zijn verricht, moet er vóór de herinrichting actualiserend onderzoek worden verricht. Dit kan plaats vinden in het kader van de omgevingsvergunning. Ook bij de afvoer van grond moet rekening gehouden worden met extra onderzoek om de afvoerbestemming te bepalen. Er geldt een dieptebeperking voor boringen en bodemenergiesystemen. Bij bouwbemalingen en grondwateronttrekkingen kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak van het grondwater volgens het Gebiedsplan. Onder deze voorwaarden vormt het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.11 Natuurbescherming

Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moet er onderzoek plaatsvinden naar de effecten van activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast kunnen regels gelden op grond van de Interim Omgevingsverordening.

Beschermde dier- en plantensoorten

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

1. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
2. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
3. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt door middel van een zogenaamde 'voortoets' bekeken of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Een passende beoordeling moet worden gemaakt als de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden (al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten). Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour

In de Interim Omgevingsverordening (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Nota Utrechtse soortenlijst

Bij gemeentelijke plannen dient inzichtelijk gemaakt te worden of er soorten van de Utrechtse soortenlijst voorkomen in het plangebied. Dit geldt eveneens bij plannen van derden wanneer hier afspraken over zijn met de gemeente. Het toevoegen van de Utrechtse soorten vormt geen verhoging van deze onderzoeksinspanning, maar dient met behulp van de natuurwaardenkaart en een biotoopbeoordeling in de bureaustudie te worden opgenomen.

Als er beschermde of Utrechtse soorten in het projectgebied aanwezig zijn zal worden beoordeeld of de soorten nadelige gevolgen van de ontwikkeling ondervinden. Bij mogelijke nadelige gevolgen, wordt gekeken of de ontwikkeling op een andere manier kan worden uitgevoerd zodat nadelige gevolgen worden voorkomen of geminimaliseerd. Als deze nadelige gevolgen niet te voorkomen zijn dient het leefgebied gecompenseerd te worden zo dicht mogelijk bij het projectgebied, of wanneer dit niet mogelijk is op een alternatieve locatie binnen de gemeente. Als het leefgebied van een Utrechtse soort niet op korte termijn te compenseren valt zal dit expliciet aan het college worden voorgelegd. De verwachting is dat dit alleen het geval is in enkele oude bomenlanen waarin voor Nederland zeldzame paddenstoelen groeien.

Met de stappen 1. Onderzoek, 2. Alternatieven, 3. Mitigeren, 4. Compenseren, 5. Expliciete keuze, wordt voorkomen dat Utrechtse soorten uit onze stad verdwijnen, terwijl gebiedsontwikkelingen mogelijk blijven.

Plansituatie

Beschermde dier- en plantensoorten

In 2019 is onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde soorten in het plangebied. Zie hiervoor Bijlage 19. Ook is de database van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) geraadpleegd. De Utrechtse soortenlijst is ook meegenomen in het onderzoek.

Binnen het plangebied is biotoop aangetroffen die geschikt is voor strenger beschermde soorten (Wnb) waarvoor geen algemene vrijstelling geldt. Het gaat om soorten uit de volgende soortgroepen: algemene broedvogels, vogels met jaarrond beschermde nesten en vleermuizen.

Uit het verkennend onderzoek (quickscan) komt ook naar voren dat het plangebied betekenis heeft voor planten en vogels van de Utrechtse soortenlijst.

Conclusie beschermde dier- en plantensoorten (Wnb)

Het groen langs het spoor, tussen de Daalse- en de Van Sijpesteijntunnel vormt potentieel geschikt leefgebied voor de huismus. De woningen in de Hagelbuurt bieden mogelijk geschikte nestgelegenheden voor de huismus. Er worden echter geen negatieve effecten op de huismus verwacht, omdat er geen werkzaamheden plaats zullen vinden nabij dit groen en aan de woningen in de Hagelbuurt. Vervolgstappen zijn niet benodigd.

Uit de quickscan, zie Bijlage 17, blijkt dat er nader onderzoek nodig is naar vleermuizen. Het gaat om 4 zomer- en winterverblijfplaatsen, 2 essentiële vliegroutes en 1 essentieel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis en 1 zomer- en winterverblijfplaats en 1 essentieel foerageergebied van de ruige dwergvleermuis. Uit het nader onderzoek blijkt dat er geen ontheffing voor negatieve effecten op vleermuizen nodig is, mits er maatregelen worden getroffen in de uitvoering. Dit dient nader te worden uitgewerkt in een ecologisch werkprotocol.

Conclusie Utrechtse soortenlijst

Binnen het plangebied zijn tongvaren, grote kaardenbol en wilde reseda aangetroffen. Ook worden soorten verwacht die zijn opgenomen in de Utrechtse soortenlijst, zoals de merel, de tjiftjaf en de egel.

Om het leefgebied van deze soort te waarborgen dient herleidbaar het afwegingskader van de Nota Utrechtse soortenlijst te worden doorlopen. Het biotoop voor merel, tjiftjaf en egel betreft voornamelijk het groen langs het spoor tussen de Daalse- en de Van Sijpesteijntunnel. Dit blijft behouden. Daarbij zal er na herinrichting van het plangebied meer groen terug komen dan momenteel aanwezig is. Zo wordt er een natuurvriendelijke oever langs de (doorgetrokken) Leidse Rijn aangelegd, wordt er diervriendelijk gebouwd en worden de bruggen over de Leidse Rijn faunapasseerbaar gemaakt.

Om dit groen ook geschikt te maken als groeiplaats voor grote kaardenbol en wilde reseda en als leefgebied voor de merel, tjiftjaf en egel, wordt een gemeentelijk ecoloog betrokken te worden bij de herinrichting. Hierdoor zal het areaal aan geschikt leefgebied voor deze soorten na herinrichting toenemen.

De kade waar de tongvaren groeit zal worden vervangen. Onderdeel van de ontwerpopgave voor de nieuwe kade is om te onderzoeken of en hoe de tongvarens kunnen worden behouden in de nieuwe situatie. Daarbij is het uitgangspunt dat de hele nieuwe kademuur geschikt wordt als groeiplaats voor muurplanten, zodat het areaal aan geschikt leefgebied voor muurplanten in de toekomst zal

toenemen.

Diervriendelijk bouwen

Voor de nieuwe bebouwing geldt dat er diervriendelijk wordt gebouwd, met minimaal 1 verblijfplaats voor gierzwaluw, huismus en gewone dwergvleermuis per huishouden. De voorwaarden voor deze maatregelen worden in de tender meegenomen.

Ook zullen de nieuwe bruggen (zoveel mogelijk) diervriendelijk worden ontworpen.

Beschermde gebieden
Natura 2000-gebied
In Nederland zijn ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen, gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden, wat alleen is toegestaan met een Wet natuurbescherming vergunning.

Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante gevolgen te verwachten zijn van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing. Als dit niet het geval is wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. Intern salderen is onderdeel van zo'n voortoets. Het project of plan kan alsnog worden vergund als er geen significante negatieve effecten zijn in Natura 2000-gebieden of als de verslechtering van de stikstofdepositie optreedt op hectares, waarin de Kritische Depositiewaarde niet wordt overschreden.

Indien in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.

Sinds 1 juli 2021 is de wet Stikstofreductie en Natuurverbetering (Wsn) in werking. Onderdeel van deze wet is de vrijstelling voor bouw- sloop en eenmalige aanlegactiviteiten, in het kort de bouwvrijstelling. Dit betekent in het vergunningstraject dat voor het aspect stikstof alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol speelt. Doordat jurisprudentie hierin mogelijk een wijziging zal aanbrengen, is ook de bouwfase onderzocht.

Plangebied

Om de effecten van de herontwikkeling Lombokplein op beschermde natuurgebieden in beeld te brengen is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie, zie Bijlage 20. Het onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of er sprake is van mogelijke significante gevolgen en daarmee een eventuele vergunning- of meldingsplicht ingevolge de Wet natuurbescherming. De meest nabije Natura 2000-gebieden zijn:

- Oostelijke Vechtplassen (circa 6 km noordoostelijk);
- Uiterwaarden Lek (circa 13 km zuidelijk);
- Zouweboezem (circa 15 km zuidelijk);
- Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (circa 18 km noordwestelijk);

Voor de gebruiksfase is de depositiebijdrage van plangebied Lombokplein bepaald voor beide plansituaties (met en zonder knip Catharijnesingel). De maximale depositiebijdrage in de gebruiksfase voor de herontwikkeling Lombokplein op omliggende Natura 2000-gebieden is in beide plansituaties nergens groter dan 0,00 mol N/ha/jr. Ook voor de bouwfase is de depositiebijdrage berekend en deze is niet groter dan 0,00 mol N/ha/jr.

Conclusie

Ten aanzien van gebiedsbescherming (Natura 2000) zijn er vanuit de Wet natuurbescherming geen belemmeringen voor vaststelling van het bestemmingsplan Lombokplein.

Natuurnetwerk Nederland en Groene Contour
Het plangebied ligt buiten het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Negatieve effecten op het NNN zijn uit te sluiten en het toetsingskader van het NNN is niet van toepassing. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Groene Contour.

Zorgplicht

Er dient rekening te worden gehouden met het voorkomen van algemene soorten fauna, die vallen onder de zorgplicht. Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Gedragscode Flora- en faunawet van de gemeente Utrecht van toepassing.

Om de consequenties hiervan voor de werkzaamheden duidelijk te maken dient er voor aanvang van

de werkzaamheden een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld door een deskundige.

Conclusie

De conclusie is dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor de realisatie van Lombokplein.

5.12 Bomen

In het plangebied zijn alle bomen geïnventariseerd door het bomeninventarisatiebureau Terra Nostra. In het totale plangebied staan ongeveer 147 bomen. Het bomenbestand bestaat vooral uit iep, es, plataan, linde, eik en populier. De bomen hebben een stamdiameter tot 80 cm. Een aantal populieren is dikker tot ca 100 cm. De conditie van de bomen is variabel van slechte tot goede conditie. Relatief veel bomen (ongeveer 45 stuks) hebben een slechte tot onvoldoende conditie. Regelmatig sneuvelen iepen door de iepziekte. De overige bomen hebben een voldoende tot goede conditie. De meeste bomen zijn niet verplantbaar vanwege soort en standplaats.

Voor het bestemmingsplan is de bomeninventarisatie opgedeeld in 3 blokken. Hieronder volgt een toelichting per blok. De ontwerptekening voor alle 3 de blokken is toegevoegd als Bijlage 11.

Blok 1 Graadt van Roggenweg

Langs de Graadt van Roggenweg komt de soort 'iep' veel voor. In het blok staan ongeveer 113 bomen. Deze bomen hebben een stamdiameter tot ongeveer 50 cm. De conditie van de bomen varieert van onvoldoende tot goed.

Nieuwe situatie

Er is een ontwerp gemaakt dat met de wijk is afgestemd. Dit geldt overigens ook voor blok 2 en 3. Met dit plan zullen ongeveer 39 bomen moeten worden geveld. Hiervan zijn ongeveer 38 bomen kapvergunningsplichtig. Deze bomen kunnen niet gehandhaafd blijven in verband met de verkeerskundige aanpassingen die noodzakelijk zijn.

Langs de trambaan zijn groenstroken gepland met nieuwe bomenrijen, er worden hier ongeveer 91 nieuwe bomen aangeplant. Dit heeft als gevolg dat de rijbanen iets verschuiven, waardoor een aantal bomen verwijderd moeten worden. De te verwijderen bomen zijn niet verplantbaar in verband met standplaats, soort en omvang. Dit geldt ook voor blok 2 en 3.

Er worden totaal in blok 1 ongeveer 195 nieuwe bomen van de eerste grootte teruggeplant in 4 rijen. Hiermee is voldaan aan de herplantplicht. De boomsoorten passen binnen het Bomenbeleidsplan van de gemeente Utrecht. Voor 7 bomen langs het perron is de berm te smal en zal er groeiplaatsruimte onder de aangrenzende rijbaan gezocht moeten worden om de bomen voldoende groeiplaatsruimte mee te geven. Hiervoor zullen boombunkers onder de rijbanen moeten worden aangelegd. Dit zal in een volgende planfase nader worden uitgewerkt.

Er zijn geen alternatieven mogelijk. Het fietspad is geprofileerd op de minimale maat van 3,50 meter. De rijbanen zijn nodig voor in verband met de verkeersintensiteit en de groenstrook langs de trambaan voorziet in 2 nieuwe bomenrijen bestaande uit 91 nieuwe bomen van de 1e grootte die dan zou moeten komen te vervallen.

Boomsoorten

De 2 bomenrijen langs de trambaan bestaan uit lindes die vrijwel ongevoelig zijn voor bladluis. Vanwege de kabels en leidingen langs de trambaan, zullen er ondergronds wortelgeleidingsschermen moeten worden geplaatst.

De buitenste bomenrijen zullen bestaan uit diverse verschillende soorten bomen, met onder andere de boomsoorten: noorse esdoorn, netelboom en iep. Dit zijn goede, sterke boomsoorten die klimaatbestendig zijn. Ze kunnen droogte verdragen en ook tijdelijk met hun 'voeten' in het water staan bij extreme neerslag. De bomen zullen worden aangeplant in een forse boommaat 30-35.

De bomen zullen op voldoende afstand van kabels en leidingen worden geplaatst. Indien nodig zullen er lokaal wortelgeleidingsschermen worden toegepast. Ten tijde van de werkzaamheden zal er boombescherming van de bestaande bomen moeten plaatsvinden. Dit geldt ook voor blok 2 en 3.

Conclusie

Voor ongeveer 38 bomen zal een kapvergunning worden aangevraagd door de verkeerskundige aanpassingen. Er zullen ongeveer 195 nieuwe bomen worden terug geplant.

Blok 2 Gouverneurstraat, Daalsetunnel en omgeving NH hotel Graadt van Roggenweg

In de 2 deelgebieden van blok 2 komen langs de Gouverneurstraat lindes voor en richting de Daalsetunnel een hazelaar. In de omgeving van het NH Hotel, de Leidse kade en Van Sijpesteijnkade komen ook populieren en een aantal forse platanen voor. Totaal staan er ongeveer 20 bomen. Deze

meeste bomen hebben een stamdiameter van 20 tot 50 cm, een aantal bomen (platanen) hebben een stamdiameter van 60 tot 80 cm.

De conditie van de bomen varieert van redelijk tot goed. Een enkele boom heeft een onvoldoende conditie.

Nieuwe situatie

Met dit plan zullen ongeveer 7 bomen moeten worden geveld. Deze bomen zijn allen kapvergunningsplichtig. Er moeten 4 lindes weg als gevolg van de aanleg van het fietspad en de inrichting met parkeerplaatsen. Deze bomen kunnen niet gehandhaafd blijven in verband met de verkeerskundige aanpassingen die noodzakelijk zijn. Er moeten 3 populieren weg als gevolg van de aanleg van de watergang (Leidse Rijn). Deze bomen zijn eerder al op toekomstverwachting onderzocht, deze bomen hebben een lage toekomstverwachting bleek uit dit onderzoek door bomenadviesbureau Terra Nostra. De bomen staan hoog ten opzichte van het maaiveld en te dicht op de nieuw te ontgraven watergang waardoor handhaven in het talud van de watergang niet mogelijk is. Het wortelpakket wordt daardoor teveel aangetast. Deze 3 populieren maken onderdeel uit van het project Van Sijpestijnkade.

Er worden totaal in blok 2 ongeveer 38 nieuwe bomen van de 1e grootte terug geplant. Of er nog nieuwe bomen langs de rijbanen naar de Daalsetunnel geplaatst kunnen worden zal nader onderzocht worden in relatie tot het ontwerp en constructieonderzoek van de tunnel. Mogelijk kunnen ongeveer 5 bomen die in de Verlengde Damstraat getekend zijn niet gerealiseerd worden in verband met de verlegging van de Eneco warmteleiding in de Damstraat en de verbinding hiervan richting het Jaarbeursplein. Dit wordt nog nader onderzocht.

Boomsoorten

De boomsoorten die terug geplant worden zullen bestaan uit klimaatbestendige soorten die passen binnen het Bomenbeleidsplan. De bomen moeten droogte kunnen verdragen en ook tijdelijke met hun 'voeten' in het water kunnen staan bij extreme neerslag. De bomen zullen worden aangeplant in een forse boommaat 30-35. Er zullen diverse verschillende soorten gekozen worden om zo een sterke boomstructuur te maken die niet snel uitvalt door een ziekte van een soort.

Conclusie

Voor ongeveer 7 bomen zal een kapvergunning worden aangevraagd door de verkeerskundige aanpassingen. Er zullen ongeveer 38 nieuwe bomen worden terug geplant.

Blok 3 Omgeving ParkPlaza tot Daalsetunnel

In blok 3 staan in totaal ongeveer 14 bomen. De soorten zijn: fruitbomen, platanen en populieren. De fruitbomen hebben een stamdiamter van 20 tot 30 cm, de platanen hebben een forse afmeting met een stamdiameter van 65 tot 85 cm. Er staan bij het Park Plaza hotel 2 populieren met een dikte van ongeveer 1 meter. De fruitbomen en platanen hebben een goede conditie. De populieren hebben een goede conditie, maar bevinden zich in de laatste fase van hun leven.

Nieuwe situatie

Met dit plan zullen ongeveer 5 fruitbomen moeten worden geveld, ter hoogte van de Lange Hagelstraat als gevolg van de aanpassing van de rijbaan en extra parkeerplaatsen. Deze bomen zijn kapvergunningsplichtig. Langs het nieuwe fietspad ter hoogte van de Leidseveertunnel staan 3 dikke platanen. Deze blijven gehandhaafd. Een van deze platanen staat te dicht op het fietspad en daarvoor zal een groeiplaatconstructie woren aangebracht.

Er worden totaal in blok 3 ongeveer 60 nieuwe bomen terug geplant. Dit zijn langs de rijbanen bomen van de 1e grootte en in het parkstrookje zullen ook bomen van de 2e en 3e grootte worden terug geplant.

Boomsoorten

De boomsoorten die terug geplant worden zullen bestaan uit klimaatbestendige soorten die passen binnen het Bomenbeleidsplan. De bomen moeten droogte kunnen verdragen en ook tijdelijke met hun 'voeten' in het water kunnen staan bij extreme neerslag. De 1e grootte bomen zullen worden aangeplant in een forse boommaat 30-35. De 2e en 3e grootte bomen zullen worden aangeplant in boommaat 20-25. Er zullen diverse verschillende soorten gekozen worden om zo een sterke boomstructuur te maken die niet snel uitvalt door een ziekte van een soort.

Conclusie

Voor ongeveer 5 bomen zal een kapvergunning worden aangevraagd door de verkeerskundige aanpassingen. Er zullen ongeveer 60 nieuwe bomen worden terug geplant.

Voor alle blokken geldt dat de aantallen bomen kunnen veranderen in de loop van de tijd. Dit omdat er

bomen uit kunnen vallen, door ziekte, storm of door onvoorziene omstandigheden, zoals het niet kunnen verplaatsen van ondergrondse infrastructuur waardoor er minder bomen terug geplant kunnen worden.

5.13 Water en klimaatadaptatie

Met de watertoets wordt beoogd de waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken waardoor het water een evenwichtige plaats krijgt in ruimtelijke plannen. Een evenwichtige plaats houdt in dat in elk plan de negatieve effecten voor de waterhuishouding ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen -waar mogelijk- moeten worden voorkomen.
De resultaten van de watertoets worden weergegeven in deze paragraaf. Deze paragraaf is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

Watervergunning – onttrekking en lozing

Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater.

Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren.

Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen waarbij middels bronbemaling globaal meer dan 100 m3 per uur, langer dan 6 maanden en dieper dan 9 m grondwater wordt onttrokken, moet een vergunning worden aangevraagd bij het waterschap HDSR (zie artikel 3.10 Keur 2019). Indien de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan volstaan worden met een melding. Een (tijdelijke) lozing van grondwater op de openbare riolering is niet toegestaan, tenzij bij Algemene maatregel van bestuur (lozingsbesluiten) of bij maatwerkvoorschrift als bedoeld in de Wet Milieubeheer anders is bepaald.

Watervergunning - Keur

Voor het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers, bouwen in en langs water en uitvoeren van HDD boringen onder watergangen, kunstwerken en peilscheidingen door, is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig in het kader van de Waterwet. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, is het niet toegestaan om uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) zonder KOMO-keurmerk toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp indien het hemelwater vanaf deze oppervlakken direct afvoert naar het oppervlaktewater.

In het kader van het rioleringsplan moet, als de plannen concreter worden, worden aangegeven of al het regenwater in het plangebied geborgen kan worden of dat een overloop voorziening richting oppervlaktewater of hemelwaterstelsel zal worden aangebracht waarvoor er voor dit project mogelijk een watervergunning aangevraagd moet worden.

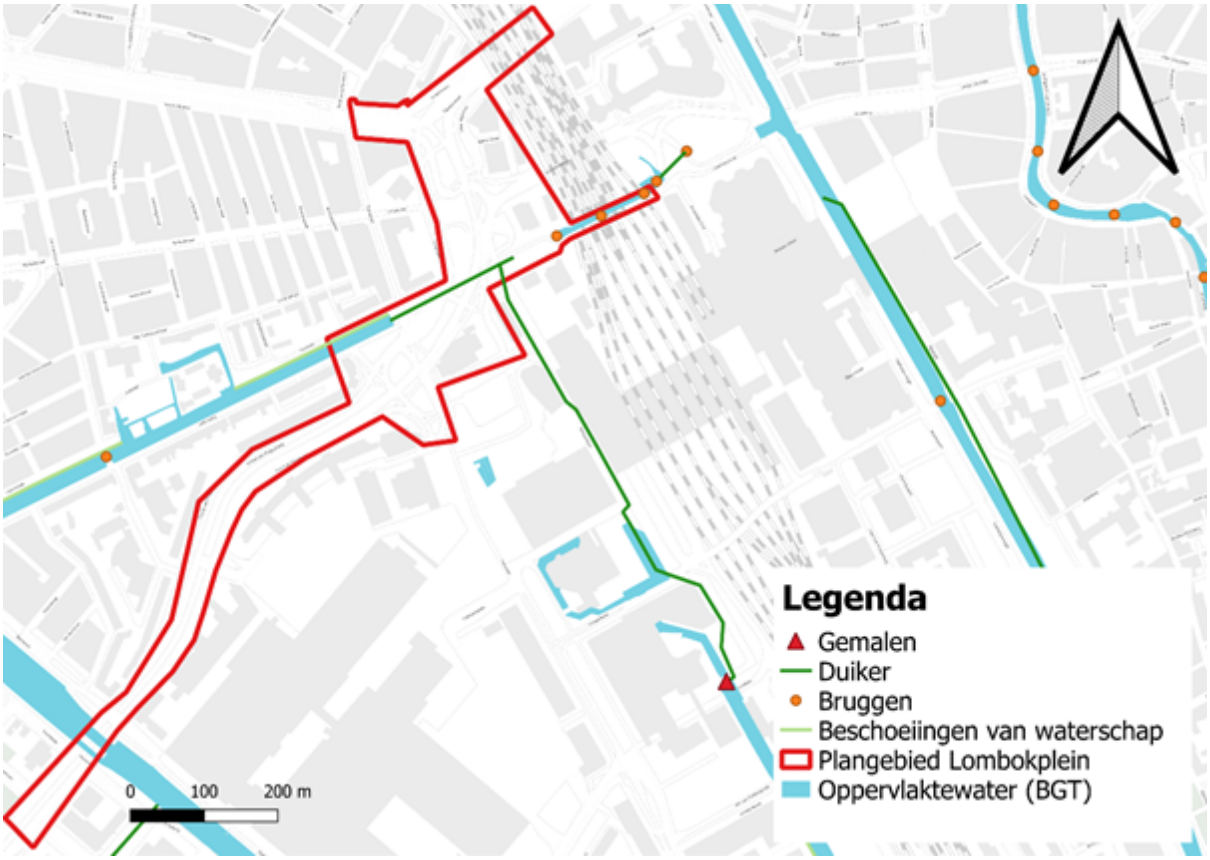
Waterhuishouding

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied Lombokplein bevindt zich de Leidse Rijn die door middel van diverse duikers en bruggen verbonden is aan stadsgrachten ten oosten van het plangebied. De Leidse Rijn is een watervoerende watergang dat gecategoriseerd is als een primaire watergang door het waterschap HDSR en deze wordt ook beheerd door het waterschap. De bruggen en duikers in het plangebied vallen onder het beheer van de gemeente Utrecht. De Leidse Rijn binnen het plangebied is een watergang met een rechte kade met een bodembreedte van 17 meter en een aanlegdiepte van 2,08 m; dit is een waterdiepte van 1,58 m + een overdiepte van 0,50m.

Naast de hierboven benoemde duikerverbinding wordt het plangebied ook gevoed door gemaal Kruisvaart dat ten zuiden van het plangebied is gelegen. Deze heeft volgens de leggergegevens van het waterschap een capaciteit van 40 m3/uur.

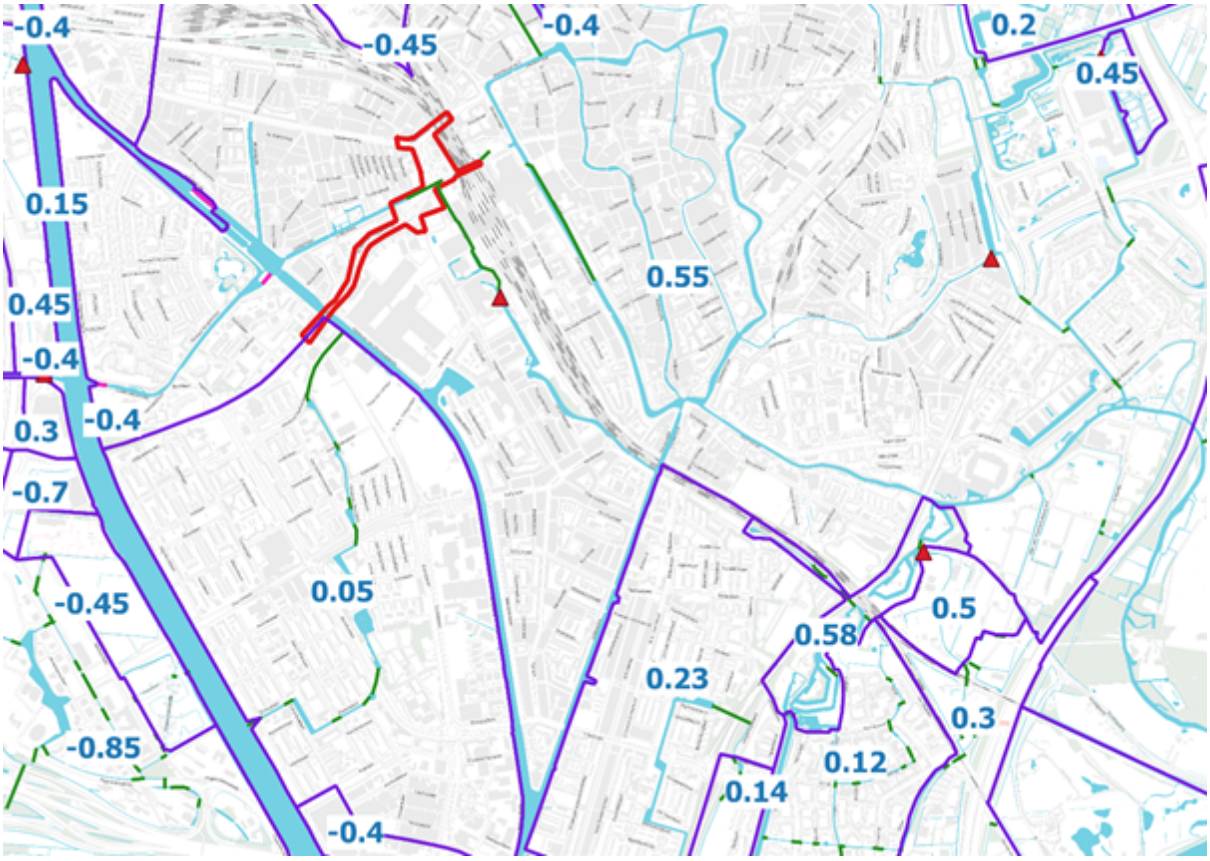
In het zuiden van het plangebied bevindt zich de Sowetobrug dat de Merwedekanaal oversteekt, deze staat ook in directe verbinding met de Leidse Rijn.



Afbeelding 22: Leggerwateren en -objecten bij het plangebied Lombokplein

Peilgebied

Het plangebied valt in zijn geheel binnen het peilgebied van het Utrechtse Stadspeil (PG2064) dat een vast peilregime kent van NAP +0,55 m. Het water binnen dit peilgebied voert onder vrijverval af naar het Amsterdam Rijnkanaal dat een waterpeil heeft van NAP -0,4m.



Afbeelding 23: Peilgebieden nabij Lombokplein

Doorvaarhoogtes

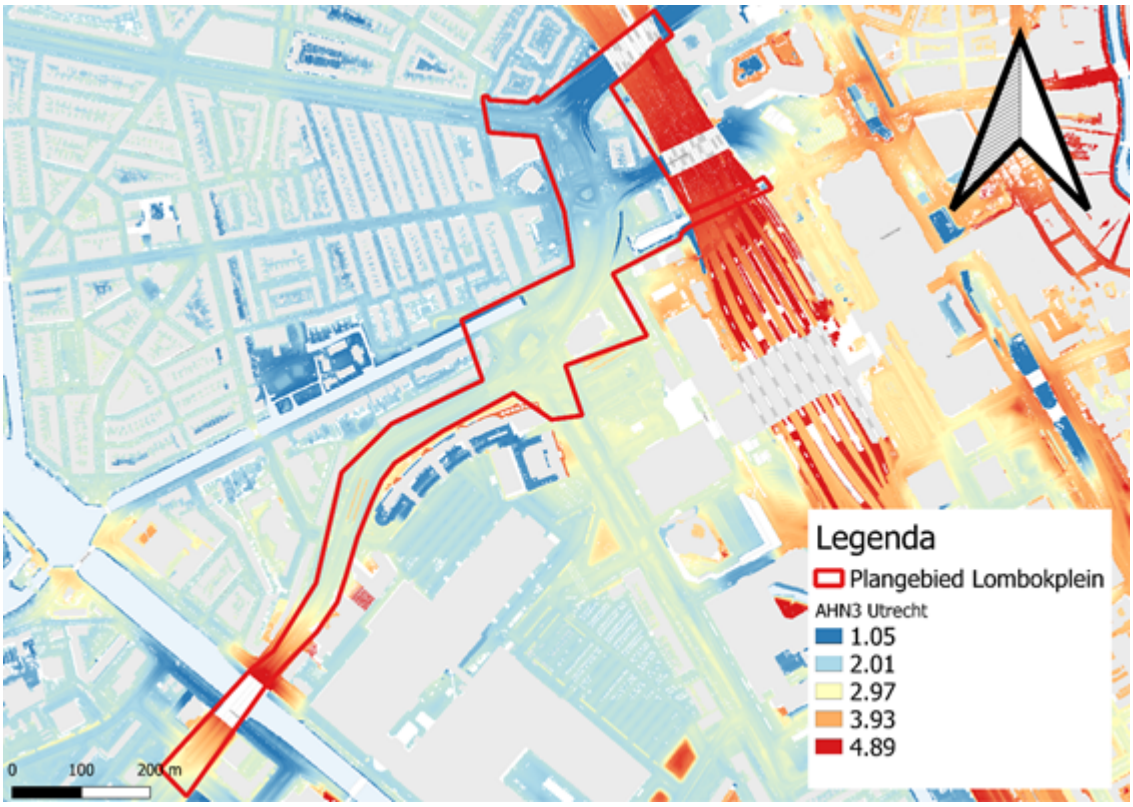
De Leidse Rijn die doorgetrokken zal worden dient doorvaarbaar te zijn. Om die reden zullen de bruggen moeten voldoen aan de minimale doorvaarhoogte. De gemeente Utrecht heeft voor de nieuwe Leidse Rijn de doorvaarhoogte vastgesteld op 1,95m. Een grotere doorvaarthoogte is niet inpasbaar ivm de bestaande context/bebouwing en de hellingpercentages voor verkeer, deze hoogte is afgestemd op de minimale doorvaarthoogte van de boten die gebruik gaan maken van deze vaarroute.



Afbeelding 24: Bruggen in plangebied Lombokplein met hoogtes van legger HDSR

Hoogteliggingen drooglegging

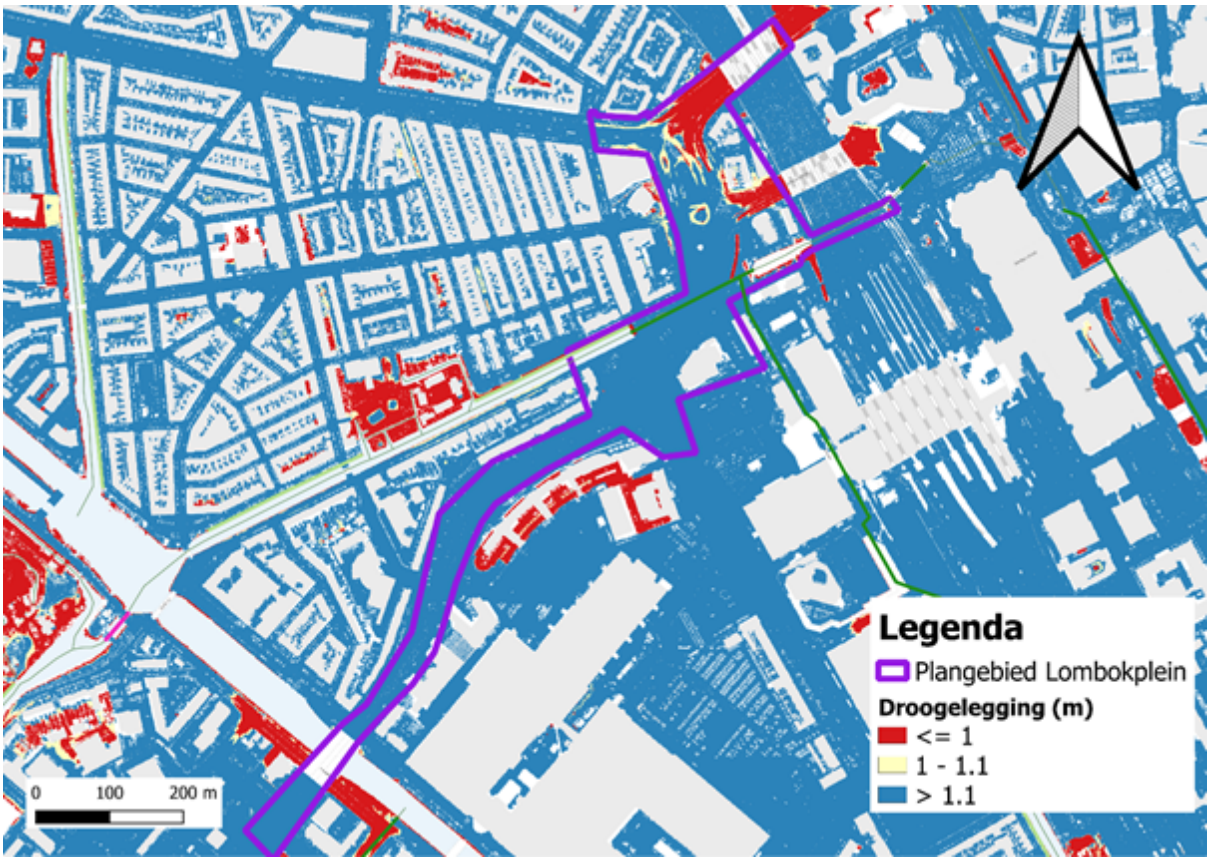
Uit de gegevens van de AHN3 kan worden opgemaakt dat de hoogteligging in het plangebied een verloop kent van relatief hoog in het zuiden en afloopt richting de spoortunnel in het noorden. In het zuiden is er tot aan het Westplein een hoogte van ca. NAP +2,20 m tot NAP +2,70 m. Vanaf het Westplein is er sprake van een lagere ligging variërend van ca. NAP +1,50 m tot NAP +2,00 m. Nabij de twee spoortunnels daalt het maaiveldniveau tot ca. NAP -1,20 m.



Afbeelding 25: Hoogteligging plangebied

Op basis van de hoogtegegevens en het peilgebied waar het plangebied Lombokplein zich in bevindt is de drooglegging bepaald. Daaruit kan opgemaakt worden dat in het huidige bebouwd gebied voldoende drooglegging aanwezig is (>1,1m) waarmee voldaan wordt aan de norm van de gemeente Utrecht en HDSR. Enkel ter plaatse van de spoortunnels is een lagere drooglegging, dit veroorzaakt echter geen problemen omdat het een waterdichte constructie betreft waar pompen waarborgen dat langdurig wateroverlast wordt voorkomen.

Om deze reden is bij de herinrichting van het plangebied Lombokplein geen noodzaak om het maaiveld op te hogen.



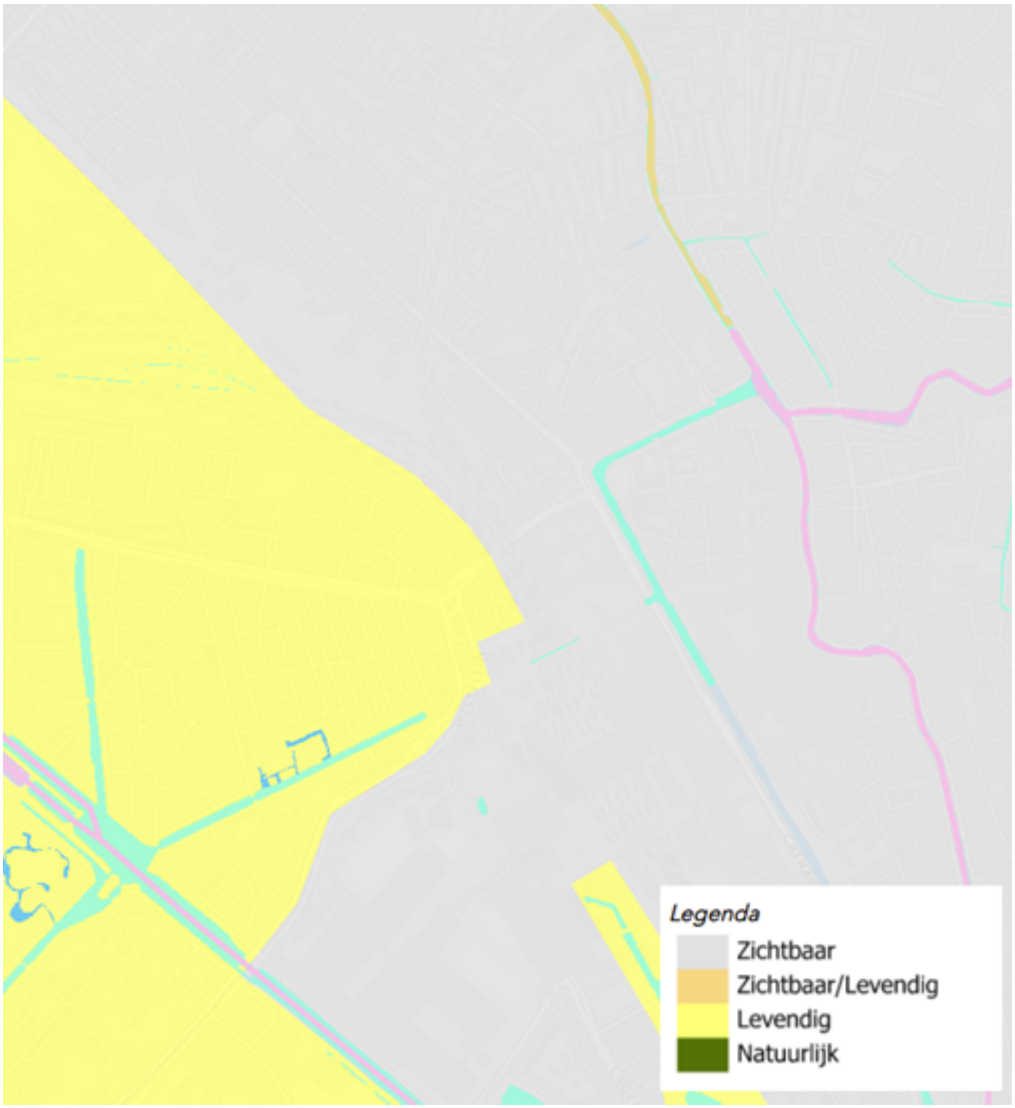
Afbeelding 26: Berekende drooglegging binnen het plangebied

Waterkwaliteit

De gemeente streeft conform het beleid van de Europese Kaderrichtlijn Water samen met de waterbeheerder naar een goede ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater. Dit betekent dat de waterkwaliteit veerkrachtig is, ook bij extreem weer en lange termijn klimaateffecten.

De waterkwaliteit en ecologie van het oppervlaktewater mag niet achteruit gaan ten gevolge van ruimtelijke ingrepen. Dit sluit aan bij de ambitie vastgesteld door de Gemeente Utrecht in regionaal verband (Netwerk Water en Klimaat) en in de visie Water en Riolering van de Gemeente Utrecht.

Voor grotere wateren, denk aan het Amsterdam Rijnkanaal, zijn er landelijk KRW doelen opgesteld die bepalen of de waterkwaliteit goed is. Voor al het overige water, waaronder de Leidse Rijn ten oosten van het ARK, zijn waterkwaliteitsdoelen opgesteld door waterschap en gemeente samen. Deze worden vastgelegd in het Bodem en Waterprogramma van de provincie. Er is daarbij vastgesteld of het doel: “laag”, “zichtbaar”, “levendig” of “natuurlijk” is. De huidige ambitie is dat alle wateren in 2027 minimaal voldoen aan het streefbeeld “zichtbaar”.



Afbeelding 27: Waterkwaliteitsdoelen voor 'overige wateren'

Het waarborgen van een goede waterkwaliteit dient meerdere doelen. Beleving, biodiversiteit en een gezond leefklimaat. De recreatieve druk op het water zal toenemen waardoor het waarborgen van een goede waterkwaliteit belangrijker wordt. Door klimaatverandering, hogere temperaturen van het water, is er echter ook meer kans op waterkwaliteit problemen.

Naast de ecologische doelstellingen spant de Gemeente Utrecht zich in om op de langere termijn overal de bacteriologische doelstellingen te halen die vereist zijn voor zwemwater kwaliteit. Hiermee willen we bereiken dat de bacteriologische kwaliteit nergens een belemmering vormt bij de afweging om veilig te kunnen zwemmen. Dit doen we door bij rioolvervanging bij riolen waar afvalwater en hemelwater nu nog door dezelfde buis worden afgevoerd de vuilwater- en hemelwaterstroom te scheiden. Hierdoor raken rioolstelsel en rioolwaterzuivering bij extreme neerslag niet meer overbelast, waardoor tijdelijk bij extreme neerslag via riool overstorten en rioolwaterzuivering geen verdund afvalwater meer op het oppervlaktewater wordt geloosd.

De aanleg van natuurvriendelijke oevers en het voorkomen van bronnen van vervuiling van het oppervlaktewater dragen bij aan een goede ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater. Ten behoeve van een goede waterkwaliteit en ecologie is verbinding van waterpartijen van belang. Zo ook bij aan te leggen natuurvriendelijke oevers zodat een ecologische verbinding ontstaat.

Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding kan direct worden afgevoerd naar de infiltratievoorziening of wadi. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd en geïnfiltreerd.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, mogen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) worden toegepast voor dak,

dakgoot en regenpijp.

Grondwater en bodemsamenstelling

1e watervoerend pakket

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1e WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.

De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1e WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (31-07-2019).

Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied Lombokplein de volgende gemiddelde stijghoogten en seizoens-variatie verondersteld:

- droge periode, gemiddelde lage grondwaterstand (GLG) = -0,10 NAP m;
- gemiddeld periode, gemiddelde grondwaterstand (GGG) = +0,15 NAP m;
- natte periode, gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) = +0,45 NAP m;

De grondwaterstroming in het plangebied is van zuidoost naar noordwest en varieert in natte perioden.

Freatisch pakket

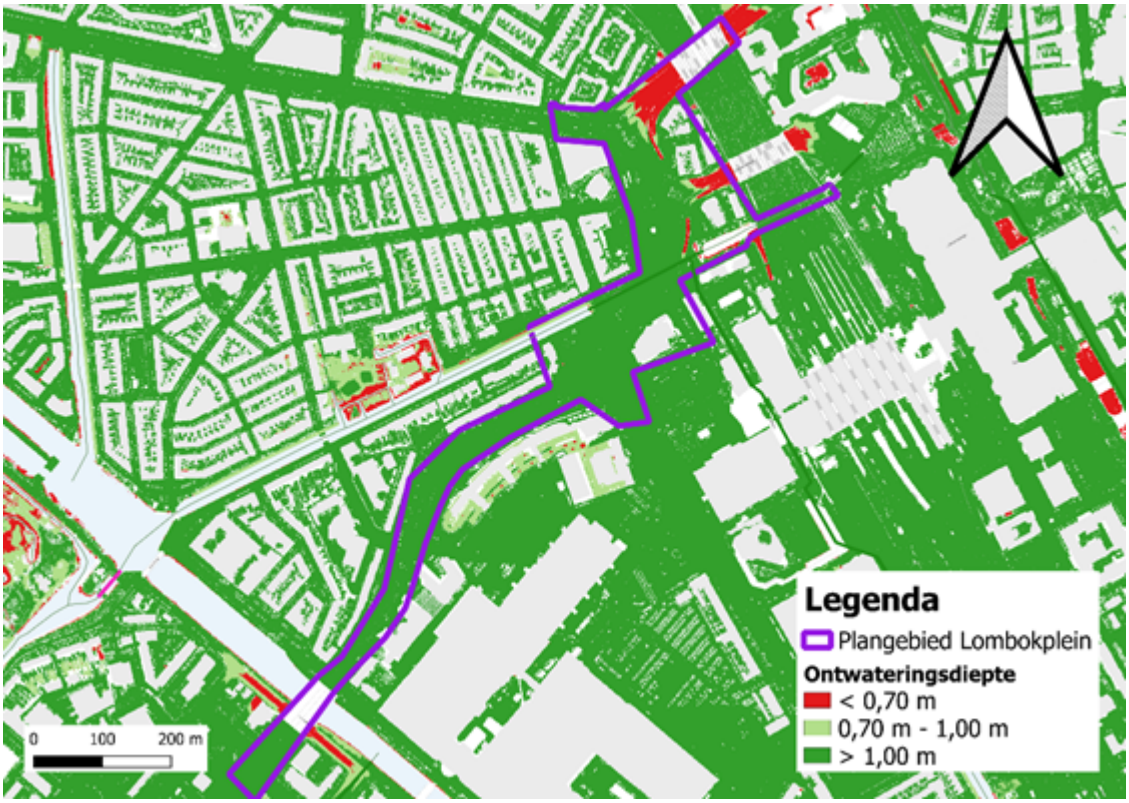
De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1e WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand en de toepasbaarheid van IT-riolen en wadi’s.

Ontwateringsdiepteen ondergrond

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder. Daarnaast is de verwachting dat in de toekomst grondwaterstanden in de zomer soms te ver kunnen gaan uitzakken met droogteschade tot gevolg. Het vasthouden van regenwater voor nuttig gebruik, zoals voor groen, is ook daarom van belang.

De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), moet volgens de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen. De GHG ligt op +0,45 mNAP waardoor een maaiveldhoogte van minimaal + 1,15 mNAP nodig is om te voldoen aan de norm. Aan de hand van de AHN3 en de GHG is berekend welke delen van het plangebied wel en niet voldoen aan de norm. In onderstaande afbeelding kan gezien worden dat in bijna heel het plangebied wordt voldaan aan deze norm met uitzondering van de tunnels.

In het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte is bepaald op welke locaties in de openbare ruimte water kan worden vastgehouden/geïnfiltreerd. De resultaten uit een verkennend bodemonderzoek zijn hier medebepalend voor. Ook zal rekening gehouden worden dat infiltreren niet zal leiden tot grondwateroverlast door vooraf locaties waar meldingen van grondwateroverlast bekend zijn goed in beeld te hebben. In het ontwerpproces wordt rekening gehouden met de toe te passen infiltratiemiddelen.



Afbeelding 28: Overzicht berekende ontwateringsdiepte

Watervergunning – OBES onttrekking en lozing

Voor open (WKO) bodemenergiesystemen die permanent grondwater onttrekken is altijd een vergunning nodig in het kader van de Waterwet. De provincie verleent de watervergunning voor de onttrekking op basis van de Waterwet. Voor het verkrijgen van een vergunning worden de potentiële milieu hygiënische en hydraulische gevolgen van het open systeem onderzocht en waar mogelijk beperkt of voorkomen. Met het Wijzigingsbesluit bodemenergiesystemen worden er via instructieregels voorschriften aan de vergunning verbonden, die onder meer toezien op de retourtemperatuur en energiebalans. De vergunning vervult daarmee een belangrijke rol in de borging van de kwaliteit van bodem en grondwater.

Bij de aanleg en het onderhoud van bodemenergiesystemen komt afvalwater vrij. Er worden twee typen afvalwater onderscheiden:

- Afvalwater dat vrijkomt bij het boren van de gaten in de bodem voor de aanleg van bodemenergiesystemen;
- Afvalwater dat vrijkomt bij het ontwikkelen en beheer van open bodemenergiesystemen. Voor het tijdelijk of permanent lozen van (afval)water dienen de voorwaarden gehanteerd te worden, zoals die hierboven beschreven staat.

Ten behoeve van de ontwikkeling Lombokplein wordt het rioolstelsel en de openbare ruimte aangepast. In het ontwerp van deze aanpassingen dient rekening gehouden te worden met de toekomstige lozingen ten behoeve van aanleg van en onderhoud aan (eventuele) bodemenergiesystemen. Dit geldt zowel voor leidingwerk dat nodig is om te kunnen lozen als om ruimte voor eventuele zuiveringsvoorzieningen. Kennis van het toekomstige lozingsdebiet en de verwachte kwaliteit van lozingswater is hiervoor noodzakelijk. Indien geen oppervlaktewater nabij is, kan (onder voorwaarden) geloosd worden op een openbaar schoonwaterriool. Zowel het reserveren van ruimte voor zuiveringsvoorzieningen als het aanpassen van en/ of het aanleggen van leidingsystemen in openbare ruimte kan hiervoor noodzakelijk zijn en dient in dat geval onderdeel van de ontwikkeling te zijn.

Rendementsverlies als gevolg van tijdelijke grondwaterontrekkingen voor de bouw van ondergrondse infrastructuur of bouwwerken geeft de eigenaar of houder van de OBES geen recht op compensatie.

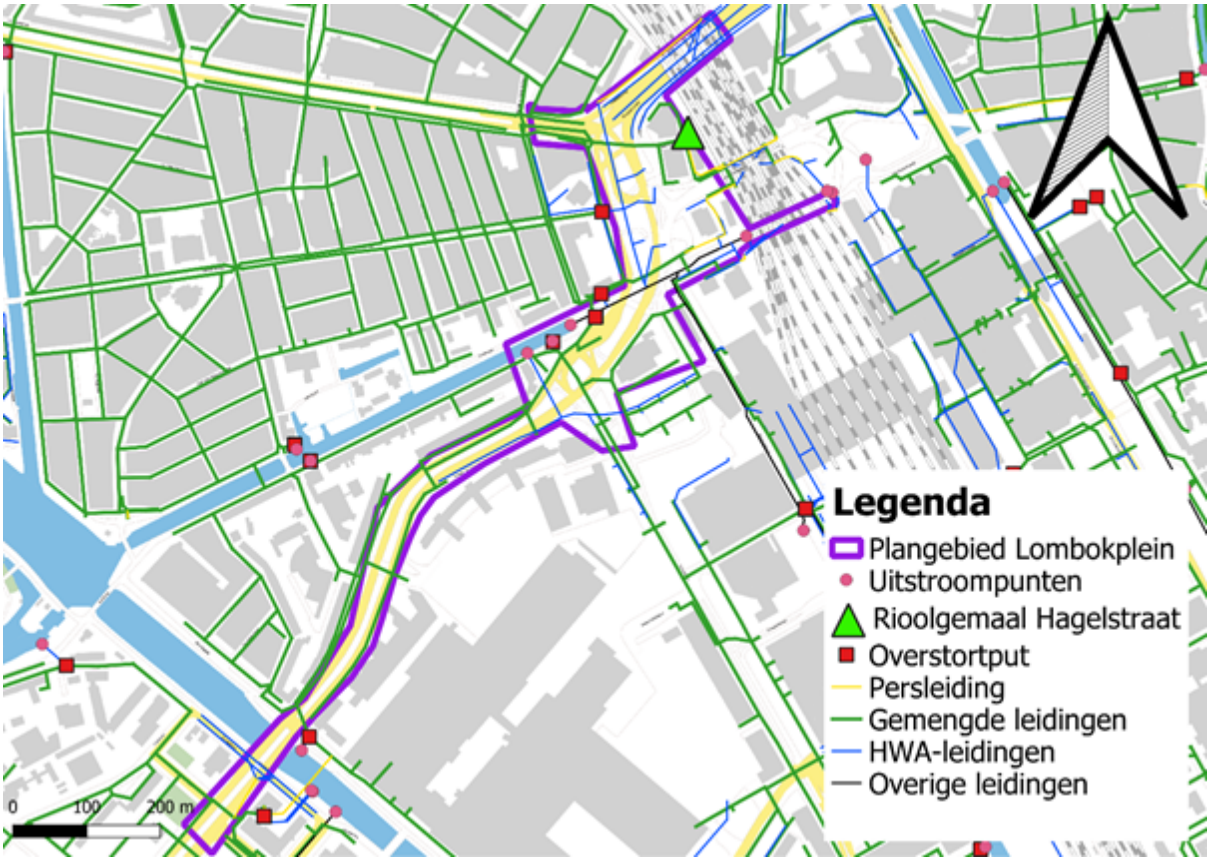
Inzicht in de grondwaterfluctuaties is belangrijk voor mogelijke gevolgen van de bovengrondse inrichting, met name voor bomen, belangrijk is dat deze fluctuaties in het invloedsgebied inzichtelijk

zijn om schadelijke gevolgen in te kunnen schatten.

Riolering

Het plangebied Lombokplein ligt in het riooldistrict Hagelstraat dat primair uit een gemengd rioolstelsel bestaat. Binnen het plangebied is er ook vooral gemengde riolering aanwezig met uitzondering van het Westplein waar een HWA-stelsel is gelegen. Tijdens droogweersituaties voert het rioolstelsel zijn afvalwater onder vrij verval af richting het noorden naar rioolgemaal Hagelstraat. Rioolgemaal Hagelstraat is gelegen in het noorden van het plangebied Lombokplein nabij het spoor. Via dit rioolgemaal wordt het afvalwater getransporteerd naar het riooldistrict Catharijne dat zich aan de overzijde van het spoor bevindt.

In de toekomst zal binnen het plangebied een gescheiden rioolstelsel gerealiseerd worden, waardoor het hemelwater in de openbare ruimte kan worden afgekoppeld. De bouwontwikkeling dient zijn afvalwater en hemelwater gescheiden aan te bieden.



Afbeelding 29: Overzicht bestaande riolering

Voor installatietechnische eisen voor leidingwerk binnen het perceel geldt het Bouwbesluit en de voorschriften in de Omgevingsvergunning voor de Wabo activiteit Bouw. In de aanvraag om Omgevingsvergunning moet het leidingplan voor riolering en hemelwater tot en met de grens van het terrein of erf zijn uitgewerkt. Voorschriften en instructies voor het aan (laten) sluiten op openbare voorzieningen voor de inzameling, transport of verwerking van afvalwater worden gesteld in de Omgevingsvergunning. Onder meer worden voorschriften aan plaats, aanlegdiepte en diameter van leidingwerk ter plaatse van de grens van het erf in de omgevingsvergunning gesteld wanneer sprake is van aansluiting op openbare riolering en afvalwater die op riolering kan en mag worden gebracht.

Voor de afvoer of verwerking van huishoudelijk afvalwater, eventueel bedrijfsafvalwater, en hemelwater gelden de op de activiteit betrekking hebbende algemene lozingsregels van het Activiteitenbesluit Milieubeheer, het Besluit Lozen Afvalwater Huishoudens of het Besluit Lozen Buiten Inrichtingen.

Toekomstige ontwikkelingen en wateropgave

Doortrekken Leidse Rijn

In de toekomstige situatie wordt de Leidse Rijn doorgetrokken wat voor een toename zal zorgen aan open water binnen de grenzen van het plangebied. Het doortrekken van de Leidse Rijn zorgt

voor een toename aan oppervlaktewater van ruim 3600 m2.

De doorgetrokken Leidse Rijn kent de volgende afmetingen:

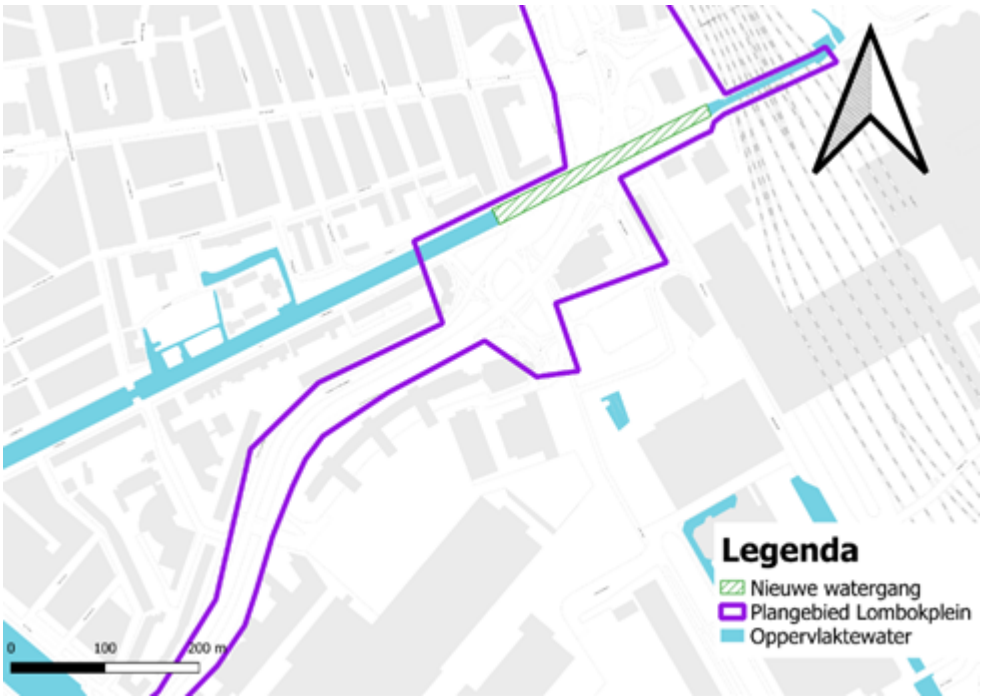
- Een aanlegdiepte van 2,08 m; dit is een waterdiepte van 1,58 m + een overdiepte van 0,50m.
- De breedte is +- 16,8m (bovenkant waterlijn, exclusief verloop natuurvriendelijke oever)
- De vaargeul zal 6 m breed zijn. Buiten de vaargeul kunnen boten elkaar passeren.
- Een doorvaarhoogte van 1.95 m;

Ten behoeve van de vaarfunctie is een vaardiepte vastgesteld van minimaal 1,50m. Dit sluit aan op de vaardiepte van de Stadsbuitengracht en de Oude Gracht.

De van Sijpesteijntunnel heeft alternatieve afmetingen door de tunnelbakconstructie, namelijk:

- Een aanleg diepte van 2,25 m;
- Een breedte van 5,5; Kleine (rondvaart)boten kunnen elkaar passeren, grote rondvaartboten niet.
- Een doorvaarhoogte van 2,08 m.

In een eerder stadium is de risico op wegzijging in de door te trekken Leidse Rijn beschouwd samen met HDSR. Tot de conclusie is gekomen dat dit geen risico is in deze watergang.

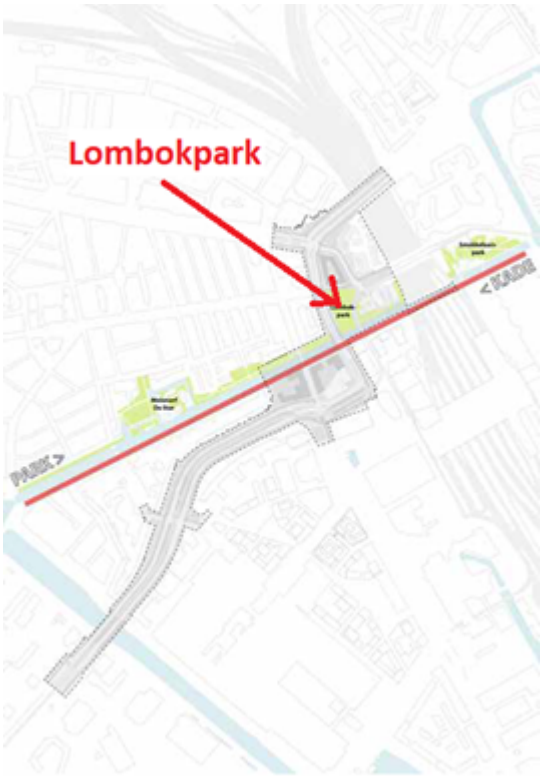


Afbeelding 30: Locatie door te trekken watergang Leidse Rijn

Natuurvriendelijke oevers en Lombokpark

De noordzijde van de Leidse Rijn zal ingericht worden met een natuurvriendelijke oever. Deze natuurvriendelijke oever sluit aan op de stedelijke groenstructuur waar de Leidse Rijn onderdeel van uitmaakt. Daarmee functioneert deze straks als ecologische verbinding voor watergebonden dieren en als vliegroute voor vleermuizen.

De natte zone van de natuurvriendelijke oever zal door het waterschap worden onderhouden en het deel daar buiten wordt onderhouden door de gemeente.



Afbeelding 31: Groenstructuur en het Lombokpark

Bij natuurvriendelijke oevers vindt zowel groen- als watercompensatie plaatst. In dat geval telt 75% van het extra oppervlaktewater van de oever mee als volledige watercompensatie.

Aansluitend op de natuurvriendelijke oever zal aan de noordzijde van de Leidse Rijn het Lombokpark worden gerealiseerd. Dit betreft ca. 3500 m2 dat voor meer dan tweederde deel uit groen of water zal bestaan. Het groen in het Lombokpark zal vooral een functie voor mensen vervullen en de verwachte gebruiksdruk zal groot zijn.

Dit samen met de overige wijzigingen in het plangebied Lombokplein zorgt er voor dat de bestaande verharde en onverharde oppervlaktes aanzienlijk gaan veranderen.

Wateropgave

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn op grond van de Keur bij een verhardingstoename van meer dan 500 m2 maatregelen vereist (dit is de ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

Om deze reden zijn de veranderingen aan oppervlaktes binnen het plangebied Lombokplein in kaart gebracht en zijn deze weergegeven in onderstaand onderdeel.

Het plangebied Lombokplein heeft een totaal oppervlak van 13,2 ha. De verschillende typen en hoeveelheden aan oppervlaktes worden voor de huidige en toekomstige scenario weergegeven in Bijlage 23 (huidige situatie) en Bijlage 24 (toekomstige situatie). Daar zijn ook de overzichtskaarten te vinden met oppervlaktes van de bestaande en toekomstige situatie. Het totaal aan verharding in het plangebied neemt af. Dit wordt veroorzaakt door een toename van groen en water. Compensatie is niet nodig, gezien de ruime afname van verharding en de toename van groen en water.

Toekomstige klimaatadaptieve inrichting

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 (via een overloop) 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.

Voor een juiste verwerking of afvoer van hemelwater hanteert de Gemeente Utrecht op grond van Wet Milieubeheer artikel 10.29a een voorkeursvolgorde voor de lozing van hemelwater in de

openbare ruimte en op particuliere percelen. Op basis van deze voorkeursvolgorde moet afvloeiend hemelwater, indien redelijkerwijs mogelijk, worden verwerkt of geloosd door:

1. Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing);
2. Infiltratie op de bodem (bovengronds);
3. Infiltratie in de bodem (ondergronds);
4. Directe lozing in het oppervlaktewater;
5. Lozing in een hemelwaterstelsel;

Wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om gebruik te maken van bovenstaande lozingsroutes:

6. Lozing in een vuilwaterriool.

Verder streeft de gemeente Utrecht om te voldoen aan de volgende uitgangspunten:

- Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Bij een bui van 1x/1 jaar: dit is een bui van 20 mm in een uur kan de openbare ruimte nog steeds gebruikt worden waarvoor die bedoeld is;

- Bij een bui van 1x/100 jaar: dit is een bui van 80 mm in een uur is het streven dat wegen uiterlijk drie uur na de bui weer gebruikt kunnen worden;

- Uitgangspunt is dat de huidige situatie niet verslechterd:

- De toename in verhard oppervlak op eigen terrein mag niet leiden tot versnelde hemelwaterafvoer naar het gemengde riool.

- Het is de ambitie om minimaal 90%, liefst 100%, van de jaarlijkse neerslag over het totaal verhard oppervlak opgevangen en geïnfiltreerd te krijgen. Dat is 15 mm ten opzichte van verhard oppervlak binnen het plangebied. Voor dit plangebied betreft het 0,015 x 97.288 m2 = 1459 m3 vasthouden en verwerken.

In de Graadt van Roggenweg zullen de groenstroken langs de wegen benut worden als verlaagde bergings/infiltratievoorzieningen. Verder geldt dat middels onderstaande voorkeursvolgorde gezocht wordt naar maatregelen voor het vasthouden en vertraagd afvoeren van hemelwater:

- Groen tenzij;

- Halfverharding;

- Infiltratie in (verlaagd) groen principe van wadi’s;

- Ondergrondse infiltratie, bijv. middels grondkoffers.

- De openbare ruimte en het hemelwatersysteem zijn zo vormgegeven dat bij buien met een intensiteit tot en met 80 mm in één uur (kans 1x/100 jaar) geen schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur. Dit realiseren we door:

- Ruimte te creëren in het dwars/straatprofiel, waarbij verharding wordt vervangen door laaggelegen groenpartijen.

- Het straatniveau te verlagen, vloerprofiel en/of stoepranden te verhogen of door overloopvoorzieningen naar de bodem, aangrenzende groenstroken en/of oppervlaktewater.

- Alleen als er geen ander alternatief is, wordt gekozen voor vergroting van de hemelwaterriolering.

- Groenvoorzieningen, speelplekken etc. moeten binnen 24 uur weer toegankelijk zijn.
- Aangelegde bergings- en infiltratievoorzieningen moeten in minimaal 10 uur en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen om weer beschikbaar zijn voor nieuwe buien.
- Er geldt een minimaal vloerpeil van 0,15 m boven straatpeil.

Waar redelijkerwijs mogelijk zal voor het infiltreren en vasthouden van hemelwater de nieuwe groenzones benut worden in het Lombokplein. Waar mogelijk worden ook de daken groen ingericht om water zoveel als mogelijk vast te houden en vertraagd af te voeren. De precieze uitwerking vindt plaats in de VO fase van het project.

Klimaatadaptatie en klimaatstresstest

Klimaatstresstest

Het klimaat verandert: Hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is vorig jaar vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

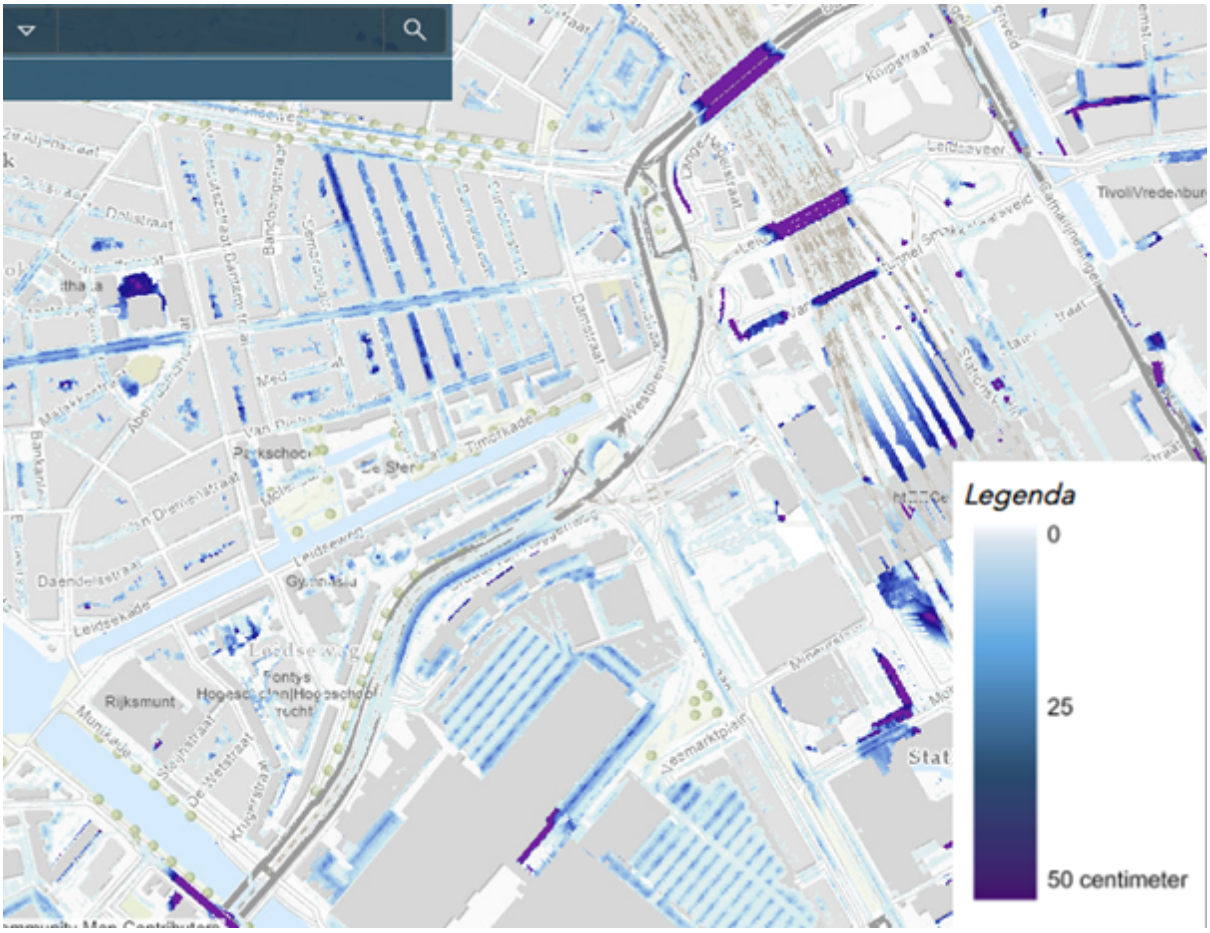
Gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken en vertraagt afvoeren maken hier een onderdeel van uit.

Inmiddels hebben het waterschap en de gemeente Utrecht de klimaatstresstest uitgevoerd.

Uit de resultaten van de stresstest komt naar voren dat o.a. een deel van de Graadt van Roggenweg kwetsbaar is voor wateroverlast bij extreme neerslag. (zie onderstaande afbeelding)

Bij de herinrichting zal worden ingezet op een verbeterde afstroming om deze locatie minder kwetsbaar te maken.



Afbeelding 32: Rekenresultaten water-over-straat berekening bij 80mm blokbui

Hittestress

Hittestress wordt vooral bepaald door de gevoelstemperatuur. Dit is, naast luchttemperatuur, gebaseerd op factoren zoals luchtvochtigheid, de aanwezigheid van wind en de straling van de zon en omliggende gebouwen.

In steden is het, door de aanwezigheid van verharding en gebouwen, extra warm. Hier kan het ongeveer 7 tot 10 graden warmer aanvoelen dan het landelijke gebied. Dit noemen we het ‘hitte eiland effect’: steden nemen overdag meer warmte op en stoten deze 's nachts langzaam af, waardoor het vooral ‘s nachts warm blijft in de stad. Voor Utrecht streven we naar een stad waarin het hitte-eiland effect beperkt is tot een verschil in gevoelstemperatuur van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI de Bilt).

Om de invloed van hittestress op de leefbaarheid en volksgezondheid te verminderen heeft de HVA in het onderzoek ‘De hittebestendige stad’ twee hoofddoelen geformuleerd.

- De luchttemperatuur in de stad zo laag mogelijk houden, waarbij meer verdamping creëren het meest effectief is.
- De gevoelstemperatuur verlagen, waarbij het creëren van schaduw het beste werkt (verkoeling 10-15 graden °C).

Hieruit zijn in ditzelfde onderzoek drie bruikbare en toetsbare doelstellingen geformuleerd voor een aangename openbare ruimte bij hitte die zijn opgenomen in de klimaatadaptatievisie:

- Een gewenst percentage schaduw in straten;
- Een minimale afstand tot koelte;
- Een minimaal percentage groen per buurt.

Uit deze doelstellingen volgen ontwerpprincipes die zorgen voor meer verdamping en meer schaduw. Dit zijn de onderstaande ontwerpprincipes:

- Elke straat biedt schaduw (bij voorkeur door planten en bomen) op een hete dag:

- De belangrijkste looproutes, bijvoorbeeld winkelstraten, van en naar station en marktpleinen, bieden op het heetst van de dag 40% schaduw. De voorkeur is natuurlijke schaduw door planten en bomen, in plaats van bouwkundige constructies;

- Overige loopgebieden bieden op het heetst van de dag 30% schaduw.

- Iedereen heeft beschikking tot een bereikbare koele verblijfsplek in de openbare ruimte. Deze koele plek ligt binnen 200m van een gebouw/woning (voor kwetsbare groepen binnen 50m of op eigen terrein) met minimaal 200m2 aaneengesloten schaduw bij voorkeur door bomen, en anders gebouwen en/of doeken. De locatie is ingericht als aantrekkelijke verblijfsplek.

- In zowel openbaar als privégebied is het streven minimaal 40% groen per buurt in het horizontale vlak, oftewel maaiveld en daken (exacte percentage per wijktype wordt nog bepaald).

- Maximaal 60% verharding. Denk hierbij ook aan het uitgangspunt 'groen, tenzij', waar groene daken en groene gevels, meer grote bomen, minder verharding en meer groen invulling aan geven.

5.13.1 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

Bij het opstellen van het advies 'toetst' het waterschap of het plan aan de criteria voor de waterhuis-houding voldoet. Als algemeen criterium voor ruimtelijke plannen geldt dat minimaal het stand-still moet worden gehanteerd, hetgeen inhoudt dat de waterhuishouding niet mag verslechteren.

Op 20 december 2021 heeft het waterschap aangegeven akkoord te zijn met de inhoud van voorliggende waterparagraaf.

Voorafgaand aan het vooroverleg is er intensieve afstemming geweest, zodat voor het aspect water en de aanleg van de Leidse Rijn en de van Sijpesteijntunnel er geen belemmeringen zijn. Het waterschap vraagt aandacht om actief betrokken te blijven bij het vervolgproces en voor het indienen van watervergunningen.

5.14 Archeologie

Wettelijk kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 2007 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

De Erfgoedwet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Chw bestemmingplanAlgemene regels Utrecht

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In dit bestemmingsplan voor Lombokplein nemen we alvast de regeling voor archeologie op uit het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht (gebiedsaanduiding archeologische verwachting 2-6). Bestemmingsplan Lombokplein wordt later vastgesteld dan het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. Hierdoor moeten we dit alvast regelen, anders zouden we de oude regeling vaststellen nadat het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht in werking is getreden.

In deze gebiedsaanduiding is opgenomen dat de voor archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische verwachtingen. Hiermee wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met regels in het bestemmingsplan. Met de daarbij behorende archeologische

waardenkaart is de bescherming van de archeologische verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de plankaart in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. Deze archeologische waardenkaart is gebaseerd op de bodemkaart, cultuurhistorische en archeologische waarden en verwachtingen en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van zeer hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting, gebieden van middelhoge archeologische verwachting, gebieden van lage archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist. Op de archeologische waardenkaart zijn deze archeologische rijksmonumenten weergegeven als WA1a. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de gemeente bij meervoudige vergunningsaanvragen wel als bevoegd gezag aangewezen en heeft het Rijk advies- en instemmingsrecht.

Gebieden van zeer hoge archeologische waarde (WA2) zijn gebieden waarvan bekend is dat er belangwekkende archeologische waarden zijn, maar die (nog) niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische waarde (WA3) zijn gebieden waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar waarvan de begrenzing nog niet vastgesteld is. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische verwachting (WA4) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan groot is vanwege historisch-topografische bronnen en landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van middelhoge archeologische verwachting (WA5) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan middelgroot is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van lage archeologische verwachting (WA6) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan klein is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 5000 m2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden zonder archeologische waarde (WA7) zijn gebieden waar geen archeologische waarden (meer) worden verwacht. Hier geldt geen vergunningsplicht.

Archeologie in het plangebied en conclusie

Binnen het plangebied Lombokplein zijn geen archeologische rijksmonumenten aanwezig.

Het plangebied Lombokplein bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van zeer hoge archeologische waarde (WA2), hoge archeologische waarde (WA3), hoge archeologische verwachting (WA4), middelhoge archeologische verwachting (WA5) en lage archeologische verwachting (WA6). Zie hiervoor onderstaand figuur.

Als de verstoring in meer dan één zone valt, geldt voor de toepassing dat de zone die de minste verstoring toestaat wordt gehanteerd. In dit geval betekent dit dat er een vergunningsplicht van toepassing is bij bodemingrepen dieper dan 30 cm (WA2). De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied overschrijdt de vrijstellingsgrenzen (oppervlakte en diepte) en is daarmee vergunningsplichtig. Aan de vergunning worden voorwaarden verbonden ten aanzien van het archeologisch onderzoek dat uitgevoerd moet worden.



Archeologische beleidskaart gemeente Utrecht

Legenda

Categorie	Naam	Vergunningsplichtige bodemingrepen
WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm -Mv
WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T
Gemeentegrens		

Afbeelding 33: Uitsnede Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht (2022)

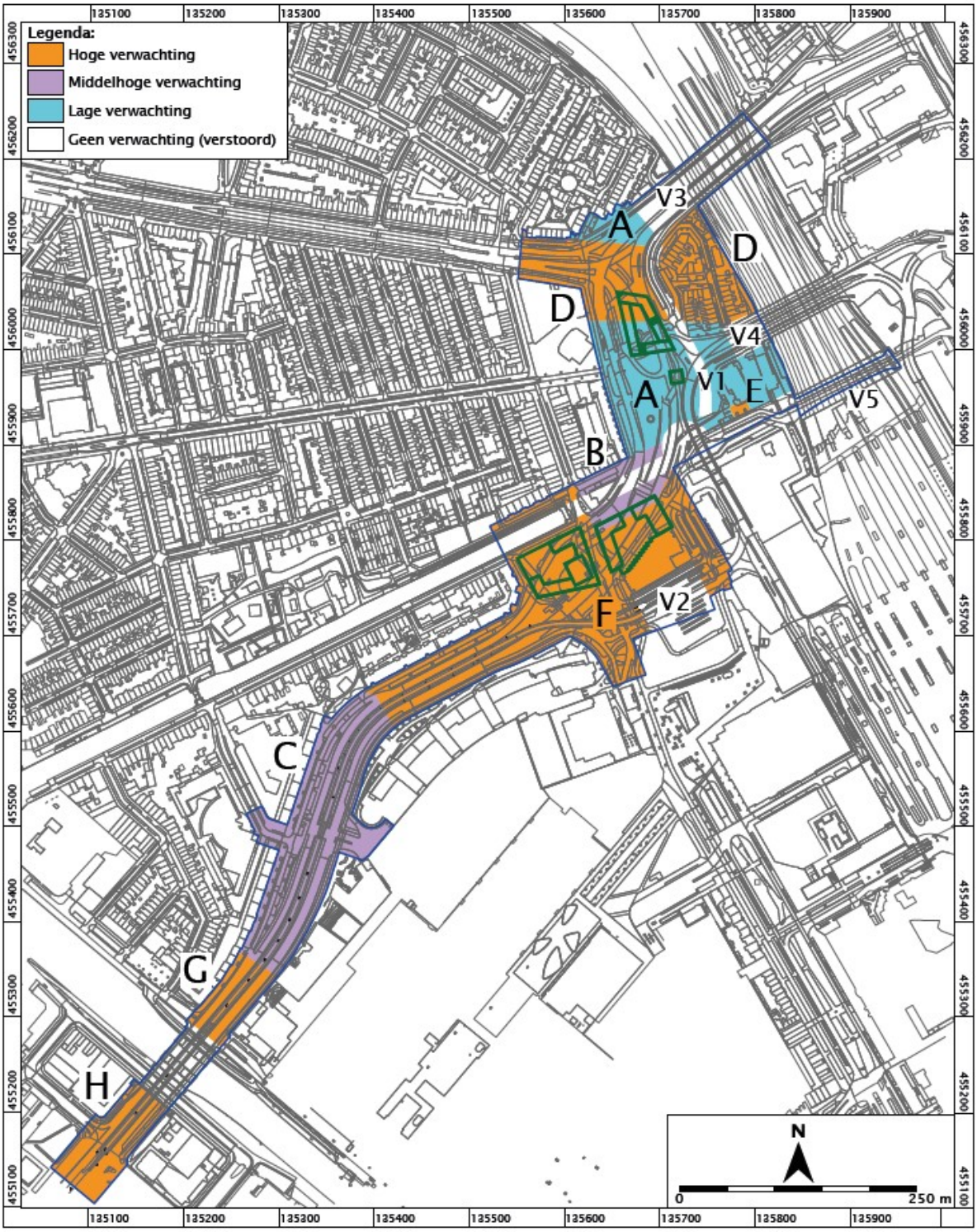
Archeologisch onderzoek en verwachting

Archeologisch bureauonderzoek

Voor het plangebied Lombokplein is een archeologisch bureauonderzoek, zie Bijlage 5, uitgevoerd. Op basis van de bekende landschappelijke, historische en archeologische informatie en gegevens van recente bodemverstoringen is een gespecificeerde verwachtingskaart voor het plangebied opgesteld. Zie hiervoor onderstaand figuur. Op deze verwachtingskaart zijn verwachtingszones

onderscheiden (aangeduid met de letters A-H, en letter-cijfercombinatie V1-V4). Per verwachtingszone is gespecificeerd waar aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk is en welk type onderzoek gebruikt kan worden om de archeologische verwachting in een specifieke zone te toetsen. Voor de onderzoeksstrategie kan grofweg onderscheid gemaakt worden tussen bekende archeologische waarden (veelal gebaseerd op historische gegevens) en archeologische verwachting (gebaseerd op landschappelijke gegevens). Het betreft hier veelal een gestapeld archeologisch landschap, waardoor binnen een zone zowel bekende als verwachte archeologische waarden aanwezig kunnen zijn (zone D en E) alsook meerdere verwachtingen.

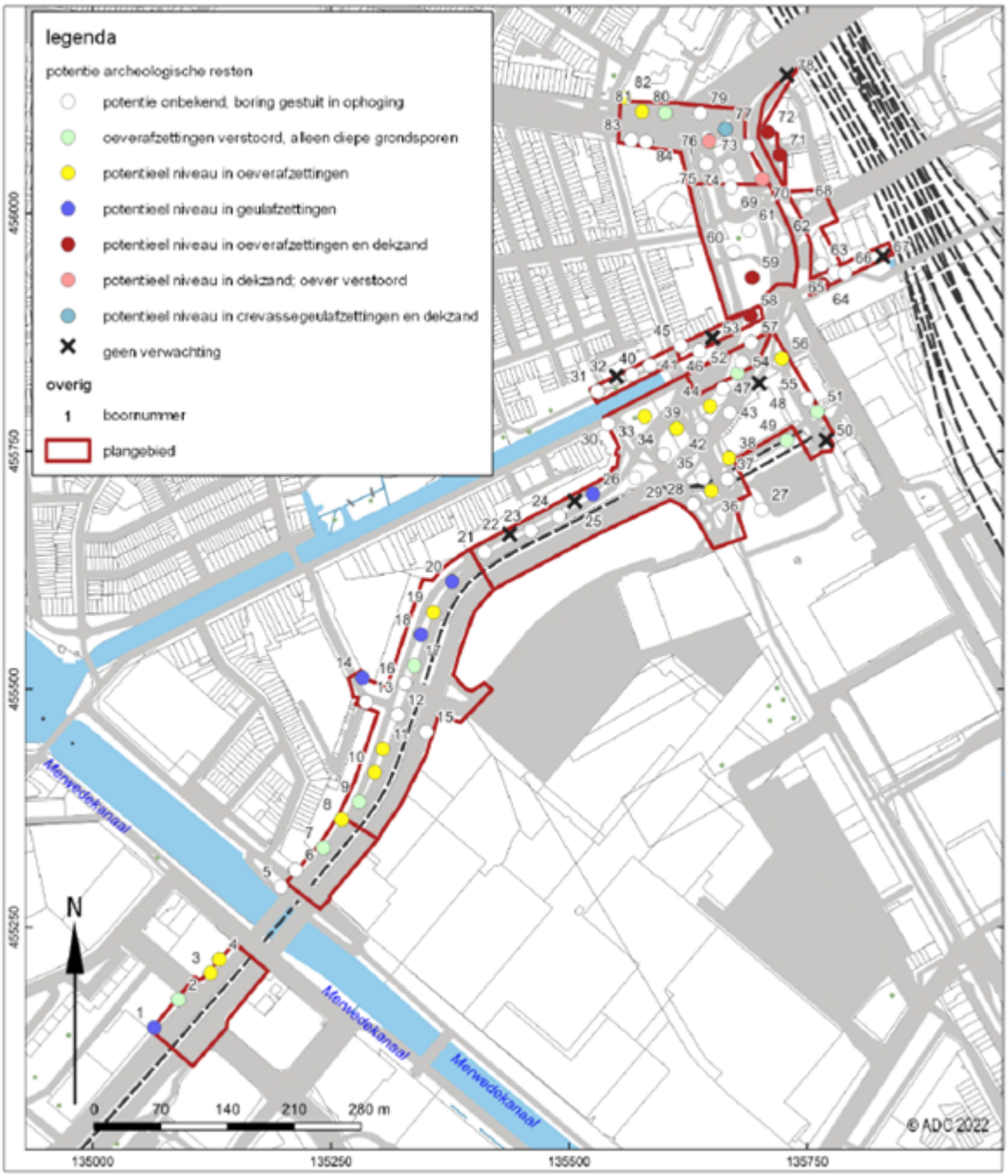
Voor de zones die wit zijn op de verwachtingskaart (zie afbeelding 34) geldt dat er geen aanvullend archeologisch noodzakelijk is, omdat er geen archeologische resten (meer) worden verwacht (zones V1-V4). Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor de Leidse Rijn uitsluitend de eerder uitgegraven vaargeul geen verwachting meer heeft, maar dat de oevers van de Leidse Rijn de betreffende aangrenzende verwachting behouden. In zone E wordt een 18e of 19e eeuws woonhuis verwacht. Toetsing van deze verwachting dient door middel van een proefsleuvenonderzoek of Opgraving protocol archeologische begeleiding te worden uitgevoerd.



Afbeelding 34: Weergave van de verwachtingszones binnen het plangebied op basis van het bureauonderzoek. De geplande bouwblokken (Parkblok, Hotelblok, Leidseblok) en het paviljoen in het toekomstige park zijn aangeduid met groene lijnen.

Verkennend archeologisch booronderzoek

Om de archeologische verwachting uit het bureauonderzoek te toetsen is een verkennend booronderzoek uitgevoerd in het plangebied (zie Bijlage 4).



Afbeelding 34a: Archeologische potentie per boring

In ongeveer 50% van de boringen is sprake van ondoordringbare (puin)lagen of is de bodem tot op grote diepte verstoord. In de overige boringen is een in meer of mindere mate intact rivierenlandschap aangetroffen. In het Oude Rijnlandschap zijn meerdere boringen met restgeulafzettingen aangetroffen. Hieruit blijkt dat er zeker vier restgeulen aanwezig zijn. De aangetroffen restgeulen bevinden zich ter hoogte van boring 1, 7, 15 – 18 en 77. In het uiterste noorden van het plangebied is bij een aantal boringen sprake van een intact dekzandlandschap. Zie afbeelding 34a voor de archeologische potentie van deze boringen.

Op basis van het verkennend booronderzoek kan de verwachting als volgt worden gespecificeerd: nederzettingen en grafvelden kunnen op de oevers van de Oude Rijn verwacht worden. De zones waar min of meer intacte oevers zijn aangetroffen zijn hiervoor het meest kansrijk. In de restgeulen kunnen water gerelateerde vindplaatsen aanwezig zijn (kades, beschoeiingen, dumpzones, scheepsresten, visfuiken). In het dekzand kunnen vindplaatsen van paleolithische en mesolithische jager-verzamelaar gemeenschappen aanwezig zijn. Dit betreffen doorgaans kleine vondstarme vindplaatsen die hoofdzakelijk bestaan uit een vuursteenstrooiing.

Het verkennend booronderzoek heeft aangetoond dat in het gehele plangebied een ophogingslaag/verstoringslaag van minimaal 1 meter dik aanwezig is. Bodemingrepen binnen 1 meter beneden huidig maaiveld zijn daarom vrijgesteld van verdere archeologische verplichtingen.

Voor gebieden waar bodemingrepen dieper dan 1 meter beneden huidig maaiveld plaats gaan vinden geldt dat aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk kan zijn om vast te stellen of archeologische waarden aanwezig zijn en of deze door de voorgenomen ingrepen worden bedreigd. Binnen het plangebied zijn echter grote verschillen waargenomen in de diepte van lokale verstoringen (veelal puntlocaties) en zijn grote delen van het plangebied nog onvoldoende in kaart gebracht omdat de archeologische potentie niet kon worden vastgesteld (boringen zijn op puin gestuit). Per voorgenomen ingreep dient dan ook bepaald te worden of aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Gezien de complexe omstandigheden voor archeologisch onderzoek wordt geadviseerd om op basis van de concrete inrichtingsplannen een strategie voor het vervolgonderzoek op te stellen waarbij per ingreep de methode en fasering wordt vastgelegd.

Het vervolgonderzoek dient zoveel mogelijk in de vorm van een (mechanisch) karterend booronderzoek of proefsleuvenonderzoek uitgevoerd te worden, al dan niet gevolgd door een opgraving of opgraving variant archeologische begeleiding. Voor de rioolwerkzaamheden en het onderzoek naar het woonhuis in zone E geldt dat een opgraving variant archeologische begeleiding een passende optie kan zijn.

In alle gevallen geldt dat ook na vrijgave eventuele archeologische resten die bij de uitvoeringswerkzaamheden aan het licht komen, conform de wettelijke meldingsplicht (artikel 5.10 van de Erfgoedwet) dienen te worden gemeld bij het bevoegd gezag en ter beschikking gesteld voor onderzoek.

Beperkingen en risico's

De voorgenomen bodemingrepen (diepte en omvang) die in het kader van de ontwikkeling worden uitgevoerd bepalen of archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Binnen het plangebied kunnen verhardingen en bebouwing een belemmering vormen voor het uit te voeren archeologisch onderzoek. Hierdoor kan het in delen van het plangebied noodzakelijk zijn om gebruik te maken van mechanische boringen in plaats van handboringen. Voor het uitvoeren van proefsleuvenonderzoek kan het noodzakelijk zijn om eerst de verharding en obstakels in de bodem te verwijderen. Ook dient het archeologisch onderzoek veilig uitgevoerd te kunnen worden en zijn mogelijk op verschillende locaties aanvullende veiligheids- en verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Het archeologisch onderzoek of de uitvoeringswerkzaamheden kunnen behoudenswaardige archeologische waarden aan het licht brengen. Deze kunnen waarschijnlijk door middel van ex situ behoud (opgraven) worden behouden en vormen daarom geen belemmering voor de realisatie van het project. Ook de hoogte van de kosten van het archeologisch onderzoek zijn binnen het plangebied naar verwachting niet excessief en daarmee geen belemmering voor de realisatie van het project.

5.15 Kabels en leidingen

In het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante kabels en leidingen.

In het Beursgebied komt zoals vermeld in paragraaf 2.3.2.2.9 een collectief warmtesysteem, waar de nieuwbouw van Lombokplein op zal aansluiten. Er zijn geen belemmeringen voor dit warmtesysteem ten aanzien van de ondergrondse kabels of leidingen.

5.16 Kwaliteit van de leefomgeving

Methodiek

Naast geluid, lucht, veiligheid en groen wordt de kwaliteit van de leef- en woonomgeving nog door een aantal andere ruimtelijke aspecten bepaald zoals wind en zon.

Hoogbouw
Wind en zon zijn elementen die ook bij hoogbouw (vanaf ongeveer 25 meter) van belang zijn. Woningen en openbare ruimten als pleinen en terrassen moeten voldoende licht- en zoninval krijgen willen ze een prettige verblijfskwaliteit hebben.

Rond hoogbouw dient vooral voor langzaam verkeer te worden voorkomen dat de wind er hinder veroorzaakt.

Voor de aspecten zon, zicht en wind is een gezamenlijk onderzoek, zie Bijlage 6 gedaan voor Beurskwartier en Lombokplein in 2019. Voor Lombokplein geldt dat van de drie nieuwe bouwblokken er maar 1 bouwblok is dat deels boven de 25 meter uitkomt. Dit betreft het Leidseblok met een maximale hoogte van 45 meter.

Bezonning

Voor het aspect bezonning blijkt dat er voor Lombokplein enkel voor het Hotelblok een deels verminderde bezonning is. Dit geldt voor het deel ten noorden van het NH hotel. Dit hotel betreft een bestaand gebouw met een bestaande hoogte. Aangezien in het hotelblok geen woonfuncties zitten en het een dichtbebouw stedelijk gebied is, is dit geen belemmering voor het plan.

Windhinder

De kwaliteitsbeleving van de (semi-) openbare ruimte kan nadeling beinvloed worden door wind. Uit het eerder genoemde onderzoek blijkt dat de resultaten positief zijn. De nieuwbouw levert geen nadelige gevolgen op ten aanzien van windhinder op maaiveldniveau.

Sociale veiligheid

De levendigheid is een belangrijk aspect voor Lombokplein. 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 levendige straat zorgt dat mensen zich prettig voelen en langer verblijven. Dit heeft zowel economische als sociale meerwaarde en dat zorgt voor 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. Met de toevoeging van drie bouwblokken, neemt de levendigheid en de sociale veiligheid toe.

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 hoogstedelijke 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.

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 Hagelbrug. De ruimte wordt groen ingericht, met lage beplanting en los geplaatste bomen. De sociale veiligheid is gebaat bij voldoende doorzicht.

Verlichting en lichthinder
Op diverse plekken in de openbare ruimte, of bijvoorbeeld op sportparken, is het noodzakelijk om verlichting toe te passen. Het kan dan gaan om het aanlichten van gebouwen, het verlichten van sportvelden, maar ook de straatverlichting in de openbare ruimte.

In paragraaf 4.2.3 gingen we al kort in op de openbare ruimte. Voor verlichting sluiten we aan op de verschillende deelgebieden. Het uitgangspunt is dat geen extra verlichting wordt aangebracht binnen de groenstructuur en dat noodzakelijke verlichting zo veel als mogelijk natuurvriendelijk wordt uitgevoerd.

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. Zowel sociale veiligheid als verlichting zijn aandachtspunten voor het ontwerp.

Conclusie

Voor het Hotelblok is er een deels verminderde bezonning. In dit Hotelblok zitten geen woningen en vormt daardoor geen belemmering voor de uitvoering van Lombokplein. Voor wind en zon is er verder geen belemmering voor uitvoering van Lombokplein.

Voor de sociale veiligheid verwachten we geen problemen doordat de levendigheid voor Lombokplein belangrijk is. De levendigheid bereiken we door toevoeging van drie bouwblokken, het parkpaviljoen en doortrekking van de voetgangersroute langs de Leidse Rijn richting Smakkelaarsveld.

5.17 Gezond stedelijk leven

Kader

In paragraaf 2.3.2.2.7 is het gemeentelijke beleid voor een gezond stedelijk leven uiteengezet. In Utrecht streven wij naar gezond stedelijk leven voor iedereen (Nota Volksgezondheid 'Gezondheid voor iedereen').

Een gezonde leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen. Hieronder wordt aangegeven op welke manier hier invulling aan is gegeven.

De druk op de gezondheid is zo laag mogelijk

Er komen idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg. Ook wordt de markt uitgedaagd om bij ontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 motorvoertuigen per etmaal), met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwe voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) langs drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen per etmaal) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, wordt onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen.

Er wordt een lagere lokale ambitiewaarde voor geluid gehanteerd dan de wettelijke grenswaarden, namelijk 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook worden stille plekken beschermd. In dit licht worden geen horecavoorzieningen toegestaan in stille hofjes en rustige woonstraten.

Nieuwe wegen, woningen en kantoren leiden niet tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen. Woningen van verschillende prijscategorieën (sociale huur, middelduur, duur) binnen een plan moeten een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben, ten behoeve van kansengelijkheid.

We beperken hittestress, onder andere met bomen.

Gezond leven is gemakkelijk

We zorgen dat maatschappelijke voorzieningen meegroeien met de stad. De openbare ruimte wordt zo ontworpen dat deze voor iedereen bespeelbaar is en uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten. De voetganger en de fietser krijgen vaker voorrang en meer ruimte. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken worden zo ontworpen dat de auto minder nodig is. Door voorzieningen dichtbij en door ontmoetingsplekken wordt ontmoeting gefaciliteerd. Dit draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. De omgeving maakt het gemakkelijk om voedselkeuzes te maken die gezond zijn voor mens, dier en milieu.

Mensen voelen zich prettig

We creëren balans tussen wonen, werken en recreëren. Er is ruimte voor groen en water, om te spelen, te ontmoeten en te bewegen. Er zijn voldoende voorzieningen en er is aandacht voor diversiteit in functies van de openbare ruimte.

We hanteren het principe “groen, tenzij”: we richten straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels zo groen mogelijk in. Daarnaast stimuleren we de aanleg van groene ruimtes en beschermen we groene ruimtes. Elke Utrechter heeft de mogelijkheid om vanuit zijn woning een prettig ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen en draagt bij aan ontmoeten.

We werken aan leefbare en gemengde wijken door te sturen op de woningvoorraad conform de Woonvisie 2019. En door fysieke ingrepen te koppelen aan het gericht bieden van zorg en ondersteuning, voldoende en passende voorzieningen in de buurt, veiligheid, werk en activering en een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeten. Ondersteunend motto is ‘plek, kans, coalitie’: het verbinden van kansen en partijen vanuit een concrete plek in de wijk.

Plansituatie en conclusie

Alle woningen krijgen een geluidluwe gevel door in carrévorm te bouwen. Geluidniveaus op de gevel door weg- en railverkeer blijven binnen de ambitiewaarde van 63 dB. De ventilatie inlaat voor de woningen zit niet aan de weg, maar op het dak of aan de binnentuin, ten behoeve van schone lucht. Alle woningen krijgen voldoende licht en zon en er heerst een gunstig windklimaat.

Er komt groen en water bij door aanleg van het Lombokpark en doortrekken van de Leidse Rijn. Het park wordt ontworpen samen met betrokkenen voor een optimaal gebruik. In het groen en aan het water is verblijfruimte. Het water kan ook benut worden voor kanoën en suppen.

De bouwblokken voor het Leidseblok en Hotelblok hebben elk een binnentuin en de mogelijkheid voor een daktuin. De binnentuinen zijn afsluitbaar ten behoeve van privacy en veiligheid van de bewoners en gebruikers. Elke woning beschikt daarnaast over een kleine privé buitenruimte, in de vorm van een balkon of een intermediaire zone aan de binnentuin.

Elk blok krijgt een levendige plint die bijdraagt aan de sociale veiligheid. In het Parkblok komt een buurthuiskamer. Voor horeca is de ambitie dat in de plinten een gezond voedselaanbod komt, bijvoorbeeld met een vegetarisch of biologisch concept. Het Hotelblok creëert nieuwe werkplekken. Het woonprogramma in het Parkblok en Leidseblok is gemengd met een groot aandeel sociale huur en middenhuur, zowel in aantal als in oppervlakte.

Lombok biedt ruim aanbod van levensmiddelen op loopafstand en ook een bestaand gezondheidscentrum.

5.18 Toegankelijkheid

Kader

Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar we niemand buitensluiten. Een inclusieve toegankelijke stad. We willen dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking, alle (openbare) gebouwen, woningen, de openbare ruimte en dienstverlening kunnen gebruiken.

Utrecht werkt al sinds 2007 actief aan toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu volgens het VN-verdrag handicap. De ambities van de gemeente voor het VN-verdrag handicap staan in de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. In de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' zijn drie kansen omschreven die we als gemeente willen pakken. Dit zijn: sneller en concreet resultaat, niet alleen fysiek maar ook sociaal toegankelijk en samenwerken met de stad. Met het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' laten we zien wat we

al doen en wat we nieuw op pakken. Dit zijn acties die nodig zijn voor het benutten van de drie kansen.

Met ingang van 1 juli 2021 en 1 januari 2022 treedt een aantal wijzigingen van het Bouwbesluit 2012 in werking
https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/03/05/wijzigingen-bouwregelgeving.

Per 1 juli 2021 treden nieuwe toegankelijkheidseisen in werking voor publiek toegankelijke gebouwen.

- De drempel van de hoofdtoegang van nieuwe gebouwen, zoals winkels en cafés, mag maximaal 20 millimeter hoog zijn.
- Dit geldt ook voor de route van de openbare weg naar het gebouw.
- Daarnaast moeten in nieuwe voor het publieke toegankelijke gebouwen trapmarkeringen worden aangebracht en worden aanvullende eisen gesteld aan de eigenschappen van trapleuningen.

Per 1 januari 2022 treden nieuwe toegankelijkheidseisen in werking voor nieuwbouwwoningen.

- Voor nieuwbouwwoningen geldt dat de eis van maximaal 20 millimeter gaat gelden voor alle toegangen tot de woning.
- Dit geldt ook voor de route van de openbare weg naar de woning.

Tot nu toe is slechts één toegankelijke toegang (bijvoorbeeld aan de achterkant) verplicht.

Het uitgangspunt van het VN verdrag handicap is 'niets over ons zonder ons'. Samenwerking met de belangenorganisaties voor inwoners met een beperking in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling is daarmee noodzakelijk.

Plangebied

Bij gebouwen die niet van de gemeente zijn, willen wij graag dat Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gebruikt. De Utrecht Standaard Toegankelijk beschrijft een ontwerpmethode waarbij het uitgangspunt is, dat letterlijk alles toegankelijk is voor iedereen, behalve wanneer er goede argumenten zijn om hier bij bepaalde onderdelen van het gebouw van af te wijken. 'Alles' gaat ook over ruimten en onderdelen die helemaal niet bedoeld zijn voor bezoekers, want waarom zouden er drempels opgeworpen moeten worden als deze niet nodig zijn?

De gemeente wil graag dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking gebruik kunnen maken van horeca, hotels en detailhandel. Het gebruik van de Utrecht Standaard Toegankelijk is daarvoor een goed hulpmiddel. De eisen voor bijvoorbeeld dienstverlening en horeca worden meegenomen in de tenders van het Parkblok en Leidseblok.

Woningen
Alle woningen moeten ten minste aan het Bouwbesluit voldoen. Utrecht wil graag dat alle nieuwe woningen rolstoelbezoekbaar zijn en dat alle nieuwe nultrede (gelijkvloers) woningen rolstoelbewoonbaar zijn.

Wij willen dat iedereen, ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel, alle nieuwe of verbouwde woningen kan 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 komen, gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is.

We willen dat mensen in een rolstoel in alle nieuwe of verbouwde nultredenwoningen (woningen waarbij de entree, woonkamer/eetkamer, keuken, badkamer, toilet en ten minste één slaapkamer zonder trap bereikbaar zijn) kunnen wonen. Of het is gemakkelijk om daarvoor te zorgen. De ambitie van Utrecht gaat hiermee verder dan het Bouwbesluit.

Deze eisen worden meegenomen in de tenders voor het Parkblok en Leidseblok.

Bestaande gebouwen
Het is mogelijk dat bestaande bouwwerken bijvoorbeeld van oudsher niet aan de toegankelijkheidsambities voldoen. Bestaande bouwwerken mogen door het verbouwen daarvan in ieder geval niet minder toegankelijk worden. Woningen die in privébezit zijn en door de eigenaar bewoond worden zijn hiervan uitgezonderd.

Om ervoor te zorgen dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking gebruik kunnen maken van hotels is naast het gebruik van de Utrecht Standaard Toegankelijk vroegtijdig overleg met de belangenorganisaties noodzakelijk. Voor de verbouwing van het NH hotel worden de eisen meegegeven in de ontwikkel- en uitgifte overeenkomst.

Openbare ruimte
De openbare ruimte moet zo zijn ingericht dat iedereen, met of zonder beperking zich goed kan verplaatsen. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte staan de uitgangspunten. Het Handboek Openbare Ruimte en de richtlijn Voetpaden voor iedereen kunnen helpen bij de uitwerking. Aandacht is nodig bij hoogte verschillen en het overbruggen daarvan.

In het plangebied Lombokplein kunnen mensen met een lichamelijke, verstandelijke of langdurige psychische beperking veilig als voetganger deelnemen aan het verkeer. Met het ontwerp wordt invulling gegeven aan het VN-verdrag handicap / toegankelijkheid. Dit doen we onder andere met trottoirs van minimaal 3 meter breed. De bruggen in het ontwerp mogen een helling hebben van maximaal 4%.

De Dambrug heeft een helling van 5% in plaats van 4%. Echter is het zo dat de helling van 5% passend is binnen de wettelijke richtlijnen van toegankelijkheid, gezien het hoogteverschil niet meer dan 1 meter is. Bij de uitwerking wordt bekeken of voor de brug nog optimalisaties mogelijk zijn. Overigens zorgt de brug voor een extra ommetje en zijn de bestemmingen gewoon bereikbaar, ook zonder deze brug.

De Hagelburg is een uitzondering. Deze brug wordt vanwege de doorvaarthoogte en de lage oevers voorzien van traptreden. Deze brug is daardoor niet toegankelijk voor mensen die gebruik maken van een rolstoel of rollator. Bij de uitwerking van de brug moet deze voldoen aan de ProRail norm voor toegankelijkheid of daaraan gelijkwaardig.

Trappen zullen voldoen aan de Pro-Rail eisen (markeringen en leuningen).

Conclusie

Met de Utrecht Standaard Toegankelijk geven we ontwerpmethoden mee waardoor alles toegankelijk is voor iedereen. Voor de gebouwen die niet van de gemeente zijn en de woningen worden de eisen meegenomen in de tenders. Voor de bestaande gebouwen worden de eisen meegegeven in de ontwikkel- en uitgifte overeenkomst. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat iedereen zich kan verplaatsen. De Hagelbrug is hierop de enige uitzondering.

5.19 Circulaire economie en instrumenten duurzaam bouwen

Circulaire economie

In 2050 wil de gemeente Utrecht een circulaire stad zijn. Dit betekent dat we een afvalvrije economie hebben. Hiervoor zijn niet alleen andere materialen nodig die anders worden ingezameld en hergebruikt, maar worden ook nieuwe verdienmodellen ontwikkeld (waaronder deelconcepten). Het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 schetst de eerste stappen en aandachtspunten op de route naar 2050. Hierbij is er nadrukkelijk aandacht voor experimenteren en innoveren, zodat in de jaren daarna opgeschaald kan worden.

Bij bouwontwikkelingen maakt de gemeente tevens gebruik van de Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) indicator, een methodiek die ook onderdeel vormt van het landelijke Bouwbesluit, om de algemene milieuvoetafdruk van de gebruikte bouwmaterialen te toetsen. De gemeente streeft hierbij naar een lagere milieubelasting dan het Bouwbesluit voorschrijft, zodat innovatieve bouwmaatregelen worden gestimuleerd.

Aanvullende instrumenten die de gemeente gebruikt om (privaatrechtelijke) afspraken over duurzaam bouwen meetbaar te maken, zijn Gemeente Praktijk Richtlijn (GPR) Gebouw, GPR Gebied en de 'Building Research Establishment Environmental Assessment Method' (BREEAM). Hierbij kan er op diverse duurzaamheidcategorieën gescoord worden, waaronder energie, circulaire economie, water, omgevingskwaliteit en gezondheid. De MPG indicator is in GPR en BREEAM opgenomen als scoringsmogelijkheid, met een relatief zware weging. De keuze voor aanvullende duurzaamheidseisen op basis van MPG, GPR, BREEAM of een combinatie/geen hiervan wordt gemaakt op basis van de eigenschappen van het plangebied en het type bouwontwikkeling dat gepland is.

Plangebied

Sturing op circulariteit en integrale duurzaamheidseisen vindt plaatst via privaatrechtelijke overeenkomsten, waarbij bovengenoemde aspecten mee worden gewogen. Om de integrale duurzaamheidsprestatie zichtbaar te maken, is gekozen voor GPR-gebouw. Hierbij geldt als uitgangspunt voor het realiseren van gebouwen een minimale GPR-gebouw score van 8,25 (of vergelijkbare duurzaamheid). Door de lat met GPR hoog genoeg te leggen, wordt indirect ook het behalen van een goede MPG score (als onderdeel van het scoringskader van GPR) gestimuleerd, zonder dat deze direct voorgeschreven wordt.

5.20 Energie

De gemeente Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Het energieplan “Utrecht: energiek middelpunt van het land” (2016) en de Visie op de Warmtevoorziening Utrecht (2017) vormen hiervoor de beleidsbasis.

Nieuwbouwprojecten moeten hier aan bijdragen door zo veel mogelijk energieneutraal te ontwikkelen. Het Utrechtse Energie Protocol (2020) biedt een handvat aan ontwikkelaars om dit doel verder uit te werken. Beperken van het energieverbruik voor warmte-en koude behoefte en maximaal gebruik van de energiebronnen binnen het eigen plangebied zijn hierbij het startpunt.

In de Transitievisie Warmte (TVW) deel 1, vastgesteld op 3 juni 2021, is tevens vastgelegd dat de schaarse capaciteit van het hoge temperatuur stadswarmtenet niet voor nieuwbouw ingezet mag worden.

Plangebied

Aanvullend op het stadsbrede beleid, heeft de gemeenteraad op 3 juni 2021 het Warmteplan Beursgebied vastgesteld. Op basis van dit warmteplan komt in het Beursgebied een collectief warmtesysteem, waar de nieuwbouw van Lombokplein op zal aansluiten. De nieuwbouw krijgt met dit collectief warmtesysteem duurzame warmte en koude op lage temperatuur, die in de gebouwen verhoogd worden met warmtepompen naar ruimtewarmte en warm tapwater. Deze onderdelen gaan mee met de realisatie van het collectief warmtesysteem. Hiermee vindt er levering van warmte en koude plaats tot aan iedere woning of ruimte. Een stadswarmte aansluiting is niet toegestaan.

In een volgende fase wordt bekeken of er ook ruimte gereserveerd moet worden voor Thermische Energie uit Oppervlaktewater en/of andere regeneratiemethoden voor het warmtesysteem.

5.21 Conclusie

Uit de onderzoeken blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor het plan en Lombokplein voldoet hiermee aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Lombokplein. Met betrekking tot dit plangebied faciliteert dit bestemmingsplan de ontwikkeling en herinrichting van het huidige Westplein en de Graadt van Roggenweg. Andere aanpassingen voor Lombokplein betreffen onder meer de toevoeging van ongeveer 350 tot 400 woningen, een uitbreiding van het NH-hotel, de doortrekking van de Leidse Rijn en een park aan het water van de Leidse Rijn.

Financiële uitvoerbaarheid
De te ontwikkelen grond is grotendeels in eigendom van de gemeente. Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Lombokplein zijn de kosten en opbrengsten geraamd. De geraamde kosten zijn met name de kosten voor bouw- en woonrijpmaken, infrastructurele werken en planontwikkeling. De geraamde opbrengsten worden gerealiseerd door verkoop van bouwgrond ten behoeve van wonen, kantoren, horeca en andere voorzieningen. Om de effecten van rente en inflatie te bepalen zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijden van procedures, beschikbaarheid van gronden en de geschatte opname van bouwkavels in de markt. Het geprognosticeerd eindresultaat van deze gebiedsontwikkeling is negatief. Voor de dekking van dit tekort is in de programmabegroting meerjarige financiële ruimte bestemd in het programma Ruimtelijke ordening, wonen en erfgoed. Het bestemmingsplan is daarmee uitvoerbaar.

Economische uitvoerbaarheid
Door de ontwikkeling van deze locatie met woningbouw wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan binnenstedelijke woningen. De omvang van deze behoefte (zie voorgaande paragrafen) is groot. De afzetbaarheid van de wooneenheden vormt geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. De realiseerbaarheid van het project binnen de voorgestane planperiode is hiermee voldoende aangetoond.

De woonbehoefte en de behoefte aan centrumfuncties is onderbouwd in paragraaf 2.1.3. Voor beiden geldt dat de relatief beperkte toevoeging en de behoefte aan deze functies, niet leidt tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten elders.

Kostenverhaal
De gemeente is grondeigenaar en het kostenverhaal is via gronduitgifte en een bijdrage vanuit een gemeentelijke voorziening verzekerd. Daarnaast is er geen noodzaak tot het stellen van eisen aan de fasering dan wel aan de uitvoering. Op 8 juli 2021 stelde de raad de Voorjaarsnota 2021 vast, waardoor is ingestemd met de voorgestelde financieringsmethode voor Lombokplein. Er zal bij dit bestemmingsplan dan ook géén exploitatieplan worden vastgesteld.

Planschade
Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. De eventuele kosten van planschade zijn voor rekening van de gemeentelijke grondexploitatie en worden dus gedekt uit de opbrengsten van de ontwikkeling. Het bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie Programma van Eisen

Het concept Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein is opgesteld met input van omwonenden en andere belanghebbenden, door middel van diverse informatiebijeenkomsten, inlopen en werksessies. In de periode april-december 2018 heeft participatie plaatsgevonden over de onderwerpen wonen en leven, doortrekken Leidse Rijn en inrichten van de bruggen, inrichten openbare ruimte, kruising stadsstraat-fietsroute, inrichten stadsstraat, vergroenen van de Graadt van Roggenweg, het Lombokpark en het programma van de nieuwe bouwblokken.

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

opgenomen in een reactienota. In totaal zijn 63 reacties ingezonden via het reactieformulier op de website of via de mail. Een aantal reacties op het concept PvE/FO hebben geleid tot aanpassingen in het definitief PvE/FO. Het definitieve PvE/FO is het kader voor het bestemmingsplan Lombokplein.

6.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Van de Veiligheidsregio Utrecht, Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, KPN, Stichting Utrechtse Woningcorporaties, ProRail en Provincie Utrecht is een reactie ontvangen. ProRail stuurde daarbij nog een aanvulling op de eerdere reactie.

Na de beantwoording van de vooroverlegreacties is onder meer de doorstromingstoets (Bijlage 21) geactualiseerd. In de beantwoording van Provincie verwijzen we hiernaar. Deze verwijzing klopt nog steeds, maar de bijlage waarnaar verezen wordt is geactualiseerd.

1. **Hoogheemraadschapde Stichtse Rijnlanden** gaf aan geen opmerkingen te hebben. In paragraaf 5.13.1 staat dit ook aangegeven.

2. **KPN** en de **Veiligheidsregio Utrecht** hadden geen inhoudelijke opmerkingen, maar gaven een overweging mee. KPN gaf aan om de bestaande kabels zoveel mogelijk te respecteren door diverse aanpassingen aan het netwerk de afgelopen jaren. De Veiligheidsregio Utrecht gaf als overweging mee om de ramen aan de spoorzijde te voorzien van scherfwerend glas in verband met de kans op verwondingen bij een explosie met railverkeer. We kunnen dit met de huidige regelgeving niet in het bestemmingsplan regelen; het Bouwbesluit regelt dit al. Bij de omgevingsvergunning kunnen we als nadere eis hier wel wat over opnemen als dat wenselijk is.

3. **De Stichting Utrechtse Woningcorporaties** heeft de volgende inhoudelijke reactie gestuurd:

- Het is zeer positief dat 45% van het woonprogramma is bestemd voor sociale huur. Dit geeft de mogelijkheid om een goede en betaalbare huisvesting te realiseren in een prettige leefomgeving.

Beantwoording

We zijn blij om te horen dat het woonprogramma met enthousiasme is ontvangen.

- Toevoegen van een uitgewerkt woonprogramma. Onder meer wordt ingegaan op oppervlakten van woningen, woningtypes, en percentages.

Beantwoording

De oppervlakten van de woningen, de woningtypen als alleenstaande student of jonge alleenstaande starter en dat woningen niet als corridor worden gerealiseerd, horen niet thuis in het bestemmingsplan. Dit is niet planologisch relevant om in het bestemmingsplan vast te leggen. Dit soort uitwerkingen kunnen we gezamenlijk bespreken en eventueel vastleggen in een apart document. Over deze onderdelen gaan we met STUW in gesprek. In februari 2022 is al een gesprek geweest en afgesproken is om dit een vervolg te geven.

- Haalbaarheid van de plannen door stapeling van (te) dure ambities. Hier wordt gewezen op de hoge ambities in combinatie met de huidige bouwkosten. Dit kan lastig zijn met vertraging tot gevolg.

Beantwoording

De ambities over onder meer toegankelijkheid en duurzaamheid komen voort uit ons eigen beleid en ambities. De woningen worden pas over enkele jaren gerealiseerd en we verwachten dat de ambities, zeker met het oog op de Omgevingswet, realistisch en uitvoerbaar zijn. Deze opmerking is vrij specifiek en gericht uitvoering. Dit regelen we niet in het bestemmingsplan. Omdat het aandachtspunten betreft die niet alleen voor dit plangebied gelden is in de individuele prestatieafspraken 2022 met de STUW afgesproken om deze aspecten te bespreken in de opmaat naar nieuwe stedelijke prestatieafspraken.

- De parkeeroplossing is passend op de behoefte en de locatie.

Beantwoording

We vinden het fijn om te horen dat de voorgestelde parkeeroplossing prima past.

4. **ProRail** heeft de volgende inhoudelijke reactie gestuurd:

- Voor het doortrekken van de Leidse Rijn dient rekening gehouden te worden met artikel 19 van de Spoorwegwet.

Beantwoording

We zullen hiermee rekening houden bij de voorbereiding van de uitvoering van de werkzaamheden.

- Voor een mogelijk aanvaring met het kunstwerk op de Leidse Rijn moet er bescherming komen of aangetoond worden dat er geen hinder plaatsvindt.

Beantwoording

Dit betreft net als het vorige punt een uitvoeringsaspect. Bij de voorbereiding van de uitvoering houden we rekening met een mogelijke aanvaring en de bescherming daarvoor.

- In de toelichting staat voor trillingen een keer 100 en 150 meter genoemd als afstand van het spoor tot het nieuwe, dichtstbijzijnde bouwblok. Dit komt niet overeen.

Beantwoording

Het klopt dat er twee verschillende afstanden staan genoemd. Dit staat niet goed. De afstand is 100 meter. We passen dit aan in de toelichting.

- Als aanvullende reactie wijst ProRail op een revisievergunning uit 2021 voor het spoorwegemplacement. Deze moet meegenomen worden in het akoestisch onderzoek.

Beantwoording

Tijdens het opstellen van het bestemmingsplan was ProRail bezig met een nieuwe vergunningaanvraag. Voor deze nieuwe vergunningaanvraag is een ander geluidsmodel gebruikt dan hetgeen nodig is voor een bestemmingsplan. Allereerst is een doorkijk gemaakt naar de bij de nieuwe aanvraag ingediende akoestische rapporten. Deze laten zien dat de wijzigingen niet van dien aard zijn dat dit tot andere conclusies leidt. Deze informatie is terug te vinden in het akoestisch rapport dat als Bijlage 3 bij de toelichting zit van dit bestemmingsplan. Daarbij is zeer recent met het nieuwe geluidsmodel de berekening gemaakt. Deze berekening laat zien dat de belaste locaties op het Parkblok lager, en dus gunstiger, uitvallen. De conclusie dat geluid vanuit het spoor acceptabel is, blijft hiermee overeind.

5. Provincie Utrecht heeft de volgende inhoudelijke reactie gestuurd:

- De beoogde ontwikkeling wordt toegejuicht. Het plan levert een bijdrage aan klimaatadaptatie, duurzaamheid, woningbouw, gezondheid. Dit geldt ook voor mobiliteit, maar met aandachtspunten voor doorstroming en veiligheid.

Beantwoording

We zijn blij om te horen dat provincie het plan toejuicht.

- Een beleidskader in het gemeentelijk beleid is niet actueel en ten aanzien van het provinciaal beleid missen een aantal beleidskaders. Suggestie van provincie is om een kop 'Mobiliteit' op te nemen.

Beantwoording

Het gemeentelijk beleid hebben we geactualiseerd. Onder meer zijn de Parkeervisie 2021 en het Mobiliteitsplan 2040 toegevoegd. Onder het provinciaal beleid hebben we een nieuwe paragraaf voor mobiliteit toegevoegd; paragraaf 2.2.3. In deze paragraaf is onder meer de Wet lokaal spoor, het Mobiliteitsplan 2014-2028 en het OV-Netwerkperspectief 2025-2035 toegevoegd. In deze paragraaf hebben we tevens de gelijkvloerse en ongelijkvloerse oversteek met de HOV-baan toegelicht en onderbouwd.

- Voor de kruising met de HOV-baan ter hoogte van de Leidseveertunnel is de provinciale overtuiging dat een ongelijkvloerse kruising nodig is. Provincie vindt het belangrijk om de discussie over de kruising nabij de Leidseveertunnel gezamenlijk af te ronden, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gaat.

Beantwoording

We onderstrepen ook de gezamenlijke inspanning om tot een gedragen besluit te komen. Voor dit moment hebben we in paragraaf 2.2.3, zoals hierboven al aangegeven, de (on)gelijkvloerse oversteken toegelicht en de gelijkvloerse oversteek nader onderbouwd. In de regels en op de plankaart hebben we een aanduiding voor een 'ontsluiting' opgenomen in het Lombokpark en het gebied van het Lombokpark naar het Park Plaza Hotel. Op deze manier is de ongelijkvloerse oversteek ook planologisch juridisch geborgd.

We zijn al een aantal jaren bezig met deze oversteek en de raad heeft eerder een gelijkvloerse oversteek vastgesteld. De eerste keer was dat in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein van december 2017. Daarna nog een keer in het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein dat de raad vaststelde op 25 maart 2021. We kunnen niet langer wachten, in verband met de planning en de daarmee samenhangende financiën, op een uitkomst en leggen het ontwerpbestemmingsplan ter inzage.

- Meer inzicht is nodig in de auto-reducerende maatregelen die effecten hebben op dit plan. Provincie heeft nog niet de overtuiging dat er voldoende afname is van het autoverkeer zodat de OV-doorstroming minimaal op peil blijft en maakt zich zorgen om de afvloeiing in de rest van het netwerk, dat andere vitale OV-routes kan raken.

Provincie geeft aan dit in een overleg van 16 september 2019 is overeengekomen dat gemeente en provincie hebben afgesproken dat er overeenstemming is over de bussen op de Graadt van Roggenweg voordat het bestemmingsplan in procedure gaat.

Beantwoording

Voor het vaststellen van de autointensiteiten maken we gebruik van de actuele verkeersmodellen. Voor Lombokplein zijn relevante auto-reducerende maatregelen vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040 en verwerkt in de actuele verkeersmodellen. Voorbeelden hiervan zijn onder meer de knip Catharijnesingel, afslagverbod Kaatstraat en 30 km/u op de Amsterdamsestraatweg. Recent hebben we de uitgangspunten van het geldende verkeersmodel besproken aan de hand van een uitgangspuntennotitie. Deze uitkomsten geven al een redelijk uitgebreid beeld van de te verwachten intensiteiten. Deze zijn voor wat betreft de etmaalintensiteiten opgenomen in het bestemmingsplan in paragraaf 4.2.1 onder het kopje 'Autoverkeer'. In dit hoofdstuk zijn ook de effecten op de omliggende wegen weergegeven. De precieze invulling van verdere auto-reducerende maatregelen zoals DVM maken onderdeel uit van het verdere ontwerpproces. Het Voorlopig Ontwerp (VO) wordt momenteel uitgewerkt. Het VO wordt ook weer getoetst met de capaciteitsanalyse, zie Bijlage 21, die ook gebruikt is voor het Functioneel Ontwerp. Dit levert inzicht op in de mate van doorstroming voor auto- en busverkeer. De uitkomsten worden ook gebruikt om de maatregelen op gebied van DVM verder uit te werken.

Recent is er een notitie opgesteld en met de provincie gedeeld over het aantal bussen en trams op de Graadt van Roggenweg, inclusief de frequentie van de verschillende lijnen. Dit is vastgelegd in de notitie "Input verkeerssimulatie 2020 e.v.: verwachte intensiteiten buslijnen" van 19 januari 2021 en de notitie "Toekomstige tramfrequenties" van 19 januari 2021.

Wat betreft de OV-doorstroming die minimaal op peil blijft. We vinden dat een opgave om gezamenlijk naar te kijken. De eerder genoemde capaciteitsanalyse moet hier meer inzicht in geven. Graag gaan we ook in gesprek over de nadere definitie van 'op peil blijven'. Hierbij speelt mee dat de route van 50km/u naar 30km/u gaat. Een gelijkblijvend rijtijd is niet reëel door deze snelheidsverlaging.

- In de paragraaf over verkeer is het voorstel om op te nemen dat in zone A ook openbaar vervoer rijdt. In het bestemmingsplan staat verder dat het gebied optimaal ontsloten wordt door de OV Terminal. De ontsluiting komt naast de OV-Terminal ook door de mogelijkheden om deze te bereiken. Deze gezamenlijke ambitie komt niet terug in de tekst.

Beantwoording

In paragraaf 4.2.1 in de inleiding nemen we op dat er ook openbaar vervoer rijdt. De zin: ''In de A-zone rijden ook verschillende vormen van (H)OV, zoals trams, bussen en treinen'' is toegevoegd.

Ook in paragraaf 4.2.1 onder het kopje 'Openbaar Vervoer' nemen we een tekst op over de ontsluiting van de OV-Terminal. De tekst: ''Bereikbaarheid van de OV-Terminal via de toeleidende routes is uiteraard van belang voor het optimaal functioneren van het OV concept. De Graadt van Roggenweg en de Vleutenseweg vormen een onderdeel van deze toeleidende routes. Voldoende doorstroming van de bus en tram op deze routes is dan ook een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp'' is toegevoegd.

- De bus rijdt mee met het overige gemotoriseerd verkeer. De bus moet dan niet in dezelfde file staan als het overige gemotoriseerde verkeer. De oplossing hiervoor is om het overige gemotoriseerde verkeer te reduceren, zodat de doorstroming gewaarborgd blijft. De vraag is daarmee hoe de beoogde afname van autoverkeer op de Graadt van Roggenweg wordt mogelijk gemaakt en welke effecten dit heeft op wegvakken en de OV-doorstroming buiten het bestemmingsplangebied en hoe de doorstroming beoogd wordt als de voorgenomen intensiteitsreductie in de praktijk anders uitvalt dan beoogd. Als de doorstroming onvoldoende blijkt te zijn, zal in het uiterste geval een separate busstrook toegevoegd worden.

Beantwoording

Uit de capaciteitsanalyse, zie Bijlage 21, die is opgesteld voor het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein bleek dat de rijtijden voor de bussen op de Graadt van Roggenweg iets toenemen. In deze capaciteitsanalyse zijn we uitgegaan van 15.000 motorvoertuigen per dag op het Lombokplein. De uiteindelijk gekozen maatregelen hebben geen onacceptabele effecten op de OV-doorstroming buiten het

plangebied. Momenteel is het Voorlopig Ontwerp nog niet gereed evenals een actualisering van de capaciteitsanalyse van het nieuwe Voorlopig Ontwerp. In samenwerking met de provincie Utrecht worden de resultaten van deze analyse beoordeeld en eventueel desgewenst naar maatregelen gezocht. Over de uitgangspunten van de capaciteitsanalyses hebben inmiddels verschillende overleggen plaatsgevonden.

In het kader van de verkeersstudie Noordwest is er uitgebreid onderzoek gedaan naar de gevolgen van verschillende varianten op andere wegen in Utrecht. Dit heeft voor de uiteindelijke gekozen variant niet tot toenames geleid van intensiteiten die onoverkomelijk waren en daarmee ook niet onoverkomelijk voor buslijnen.

- Naast de Graadt van Roggenweg is de Vleutenseweg een andere corridor richting het westen van de stad Utrecht. Voor het deel van de Vleutenseweg is in de toekomstige situatie geen sprake van een vrijliggende busstrook. Voor dit deel wordt ook verwezen naar de gemaakte afspraken voor de minimaal gelijkblijvende doorstroming.

Beantwoording

Uiteraard onderkennen we het belang van de buslijnen via de Vleutenseweg. In de hierboven beschreven procesafspraak nemen we ook de route via de Vleutenseweg mee. De uitgangspunten voor de bus (buslijnen en frequentie) voor de Vleutenseweg zijn opgenomen in de eerder aangegeven notitie "Input verkeerssimulatie 2020 e.v.: verwachte intensiteiten buslijnen".

- Voor de regels is het voorstel om de gecombineerde tram- en busbanen een functieaanduiding te geven, omdat dit belangrijke functies zijn. Voor de bus en tram kan een begripsomschrijving toegevoegd worden, evenals voor railverkeer. Voor de bovenleidingmasten van de tram van hoger dan 6 meter wordt aandacht gevraagd.

Beantwoording

Op de plankaart en in de regels hebben we de aanduiding 'openbaar vervoer' toegevoegd. Deze aanduiding ligt ook in naastgelegen bestemmingsplannen, zodat we een eenduidige regeling hebben. Binnen deze aanduiding 'openbaar vervoer' zijn de gronden bestemd voor hoogwaardig openbaar vervoer. Dit kan zowel tram als bus zijn.

Het voorstel om de begrippen bus en tram vast te leggen, nemen we niet over. In de begripsbepalingen nemen we begrippen op die omschreven moeten worden omdat anders niet voldoende duidelijk is hoe deze uitgelegd moeten worden. Voor de tram en bus is duidelijk genoeg wat we daarmee bedoelen. De term railverkeer is wat ons betreft ook duidelijk genoeg. Het spoor heeft de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' waarbij de juridische toelichting in paragraaf 7.7 duidelijk beschrijft dat het om de spoorlijn gaat. Ook speelt mee dat in geen ander bestemmingsplan deze begrippen zijn opgenomen.

De voorzieningen, zoals bovenleidingmasten, voor de bus en tram zijn meestal vergunningsvrij. Dit is geregeld in Bijlage II, artikel 1 van het Besluit omgevingsrecht. De bus en tram liggen in de bestemming 'Verkeer'. De regels in deze bestemming sluiten aan op bestemmingsplannen waarin ook de bus en tram rijden. Als voorbeeld sluit het wat betreft regels aan op het naastgelegen bestemmingsplan 'Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied'. De regels vanuit het Besluit omgevingsrecht en de bestemming 'Verkeer' in dit bestemmingsplan regelen het goed.

- De horeca-aanduiding overlapt de bocht richting de Leidseveertunnel. Dit moet aangepast worden.

Beantwoording

Dat klopt. We hebben de bestemming 'Horeca' in deze bocht aangepast naar de bestemming 'Verkeer'.

- Voor de instructieregel lokaal spoor is het voornemen om op korte termijn aan GS een voorstel voor te leggen over het ingediende ontheffingsverzoek.

Beantwoording

We wachten het besluit over ons ingediende ontheffingsverzoek af. We zullen deze meenemen in het bestemmingsplan nadat het als ontwerp terinzage heeft gelegen.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Lombokplein kenmerkt zich door een gedetailleerde bestemmingsregeling, zowel op de plankaart als in de regels, voor de in het gebied aanwezige functies en bebouwing. De functie Verkeer is de dominante functie in Lombokplein. Naast deze functie speelt Wonen een belangrijke rol. Naast wonen zijn ook diverse voorzieningen mogelijk. Zowel wonen als de voorzieningen zijn gemaximeerd met een totale brutovloeroppervlakte. Hierin in rekening gehouden met een 10% marge, zodat het enigszins flexibel is, maar ook rechtszeker doordat het worst case scenario is onderzocht. In de bouwblokken zijn de hoogten vastgelegd.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;

7.3.1 Het gebruik van het woord of

Wanneer in de regels van dit bestemmingsplan in een opsomming van gevallen het woord 'of' wordt gebruikt, is daaronder mede begrepen de situatie dat meer dan een van de genoemde gevallen zich tegelijk voordoen. Onder 'of' wordt een combinatie van opties niet uitgesloten.

7.3.2 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden

maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;
- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten
In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten
Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen. Vanuit externe veiligheid, specifiek voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, kan het ook nodig zijn maatregelen te treffen voor het glas danwel het glasoppervlak.

Sociale veiligheid
Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten
De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen
Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de hoogte of aan de situering van erfbebouwing.

7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken

In het Besluit omgevingsrecht Bijlage II artikel 2 staan de vergunningvrije bijbehorende bouwwerken opgesomd. Deze vergunningvrije bouwwerken zijn in 2014 aanzienlijk verruimd. De vergunningvrije bouwwerken komen overeen met de voorheen door de gemeente Utrecht gehanteerde standaard erfbebouwingsregeling bij woningen. Besloten is daarom om in het bestemmingsplan geen aparte regels meer op te nemen voor bijbehorende bouwwerken, maar om te verwijzen naar de vergunningvrije bijbehorende bouwwerkenregeling in het Besluit omgevingsrecht.

7.5 Nadere toelichting begripsomschrijvingen

Een aantal begripsomschrijvingen vraagt om nadere toelichting.

Zo wordt onder een Aan-huis-verbonden bedrijf ook een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang verstaan. Door de beperking van de maatvoering van een aan-huis-verbonden bedrijf in de bestemmingen waar dat is toegestaan (maximaal 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 60 m²), is de kleinschaligheid gegarandeerd.

Bij het begrip Belhuis is een zodanige omschrijving gekozen, dat daaronder ook internetcafés vallen.

7.6 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden bedrijf
Een belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning (inclusief aanbouwen) en vrijstaande bijgebouwen met een maximum van 60 m². Bij een aan-huis-verbonden bedrijf mag geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving.

Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan het handhaven van parkeergelegenheid op eigen terrein. Door het toenemend autobezit en het toenemend aantal woninguitbreidingen "tot het maximaal mogelijke" zou de situatie kunnen ontstaan, dat parkeergelegenheid op eigen terrein vervalt of onvoldoende wordt. In deze gevallen is het wenselijk te kunnen "sturen" en door middel van het stellen van nadere eisen parkeergelegenheid op eigen terrein te kunnen behouden in de bestemming Wonen. Ook kan het uit een oogpunt van de bebouwingskarakteristiek in de omgeving of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden of bouwwerken nodig of gewenst zijn nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens.

7.7 Artikelsgewijze toelichting

Op een aantal bestemmingen is in deze paragraaf een nadere toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening
De grotere nutsgebouwen, zoals gebouwen voor elektriciteitsvoorzieningen, gebouwen van de stadsverwarming en dergelijke zijn in deze bestemming ondergebracht, inclusief de ontsluitingsverhardingen. Deze nutsgebouwen zijn groter dan de nutsgebouwtjes die op grond van de algemene afwijkingsregels kunnen worden toegelaten en zijn dan ook vanwege hun omvang apart bestemd op de verbeelding.

Artikel 4 Gemengd
In het Hotelblok heeft 1 bouwblok een gemengde bestemming. In dit bouwblok zitten diverse functies als kleinschalige kantoorruimten, congres- en vergaderfaciliteiten, creatieve bedrijven en horeca. Voor de kleinschalige kantoorruimten en congres- en vergaderfaciliteiten geldt dat deze uitsluitend vanaf de eerste bouwlaag (eerste verdieping) zijn toegestaan. Entrees mogen mogen op de begane grond komen. Additionele horeca is toegestaan onder voorwaarden bij de kleinschalige kantoorruimten, congres- en vergaderfaciliteiten en creatieve bedrijven. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de additionele horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is, de omvang van het personeel voor de additionele horeca en de kosten daarvan in de begroting.

Net zoals in de bestemming Wonen is in deze bestemming Gemengd en deels in de bestemming Groen met een aanduiding en afwijking een parkeergarage opgenomen. Als in de omgeving van de

bestemming Wonen de parkeerplaatsen niet oplosbaar zijn in een bestaande parkeergarage, kan dit opgelost worden met een nieuwe parkeergarage.

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening is, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan enkel horeca categorie D2 mogelijk. De categorie-indeling is opgenomen in de Lijst van Horeca-activiteiten en is tot stand gekomen aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard en omvang van het bedrijf en de parkeerdruk. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen. Zie ook de toelichting op de indeling in de Lijst van Horeca-activiteiten.

Artikel 5 Groen
De verschillende soorten groenvoorzieningen (met uitzondering van het snippergroen) zijn opgenomen in één bestemming. Een groot deel van het groen heeft alleen een functie als plantsoen of als speelplek.

Binnen de bestemming Groen is ook waterbeheer, waterberging en sierwater toegestaan. De kleinere watergangen zijn dan ook niet apart bestemd. Daarnaast mogen er binnen deze bestemming ook voet- en fietspaden worden gerealiseerd.

In het groen in het Lombokpark is tevens horeca toegestaan met een terras. In het Lombokpark is daarnaast een ontsluitingsweg toegestaan voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Stek, het Park Plaza Hotel en de woningen in het Smakkelaarspark. Omdat nog niet duidelijk is waar deze ontsluitingsweg komt, is deze over het gehele Lombokpark gelegd, zodat flexibel ingesprongen kan worden op de toekomstige ligging. De uiteindelijke ligging kunnen we als eigenaar van de grond zelf bepalen.

Artikel 6 Horeca
In deze bestemming is gebruik van de gronden ten behoeve van één hotel mogelijk. Het aantal hotelkamers en het bruto vloeroppervlak zijn specifiek vastgelegd. Het aantal kamers dat is vastgelegd zijn de bestaande hotelkamers plus de uitbreiding van de hotelkamers. Daarnaast is vastgelegd dat een horecafunctie in categorie A2, B, C, D1, D2 en D3 mogelijk is. Dit is op grond van het bestaande gebruik ook al zo. Een uitgebreide toelichting op de horeca categorie staat in de bijlage Lijst van Horeca-activiteiten van de regels. Tot slot zijn zijn ook congres- en vergaderfaciliteiten toegestaan tot een maximum van 2.500m2 bvo.

Artikel 7 Horeca - 1

In deze bestemming is gebruik van de gronden ten behoeve van een bestaand hotel mogelijk. De regeling voor dit hotel is overgenomen vanuit de bestaande regeling voor dit hotel. Daarnaast is vastgelegd dat een horecafunctie in categorie A2, B, C, D1, D2 en D3 mogelijk is. Dit is op grond van het bestaande gebruik ook al zo. Een uitgebreide toelichting op de horeca categorie staat in de bijlage Lijst van Horeca-activiteiten van de regels. Tot slot zijn zijn ook congres- en vergaderfaciliteiten toegestaan tot een maximum van 1.500m2 bvo.

Artikel 8 Maatschappelijk
Binnen deze bestemming is enkel een maatschappelijke opvang toegestaan. Het gaat hier om bestaand gebruik. De bestaande bouwmassa is door middel van een bouwvlak en een hoote op de plankaart vastgelegd.

Artikel 9 Tuin
Deze bestemming is voor het gebruik van de gronden behorende bij de aangrenzende bestemming Wonen. Het gaat om een kleine tuin waarbij het vergunningvrij bouwen wordt uitgesloten. De oppervlakte van de tuinen zijn dermate klein, dat er geen ruimte is om vergunningsvrij gebouwen neer te zetten en bouwwerken, geen gebouwen zijnde te plaatsen. Daarbij grenst het aan de bestemming Groen en is het de bedoeling om het groen en het open karakter te behouden.

Artikel 10 Verkeer
Deze bestemming is van toepassing op de wegen waar de nadruk ligt op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Dit betreft de Graadt van Roggenweg, Westplein en de Daalsetunnel. Er zijn kleine gebouwtjes toegestaan bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen. In deze bestemming is tevens een hoogwaardig openbaar vervoerbaan mogelijk. Deze is als aanduiding 'openbaar vervoer' opgenomen voor de tram- en busbaan.

Voor de oversteek van de HOV-baan ter hoogte van Park Plaza Hotel en de Leidseveertunnel is opgenomen dat een (on)gelijkvloerse kruising met verkeer mogelijk is.

Artikel 11 Verkeer - Railverkeer
De spoorlijn heeft de bestemming 'Verkeer-railverkeer'. In deze bestemming zijn de spoorbaan en de

daarbij behorende voorzieningen toegestaan en ook geluidwerende voorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en water.

Artikel 12 Verkeer - Verblijfsgebied
De meeste wegen in het plangebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer- Verblijfsgebied'. Dit zijn de wegen met hoofdzakelijk een functie voor het bestemmingsverkeer. Ook de pleinen, de bermen van wegen en het snippergroen maken hier deel van uit. Er zijn kleine gebouwtjes toegestaan bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen.

Artikel 13 Water
Water is in het plangebied een belangrijk element. De Leidse Rijn wordt doorgetrokken en sluit verderop aan op de singel van de Binnenstad. De Leidse Rijn heeft de bestemming Water gekregen in het plangebied. De regeling uit de keur blijft onverkort naast het bestemmingsplan van kracht. Bij de bestemmingsomschrijving van Verkeer, Verkeer en verblijf en Verkeer-Railverkeer, staat onder andere de bestemming ‘water’.

Kruisingen met verkeerswegen zijn toegestaan in de bestemmingsomschrijving. De belangrijke doorgaande wegen hebben de bestemming Verkeer gekregen. Enkel voor een voetgangersbrug nabij het NH Hotel zit een aanduiding 'brug' op de verbeelding. In de meeste andere bestemmingen zijn waterbeheer, waterberging en sierwater eveneens toegestaan, in het belang van waterbeheer en waterberging.

Artikel 14 Waterstaat - Waterkering

Op gronden langs het Merwedekanaal die tevens een functie hebben als waterkering is een dubbelbestemming opgenomen.

Voor de andere bestemmingen van deze gronden gelden bijzondere bepalingen met het oog op de waterkering. Het bouwen conform die andere bestemmingen is alleen toegestaan via een afwijkingsbevoegdheid. Dat om te kunnen beoordelen of door dat bouwen geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering. Essentieel is dat de beheerder van de betreffende leiding in die beoordeling wordt betrokken. Daarom is als voorwaarde gesteld dat per afwijking vooraf diens advies dient te worden ingewonnen.

Deze regeling in het bestemmingsplan laat onverlet de bepalingen die gelden voor activiteiten (zoals grondroeringen) op, in of nabij waterkeringen, uit hoofde van de Keur van het betreffende waterschap of enige, andere specifieke regelgeving.

Artikel 15 Wonen

Van de drie nieuwe bouwblokken, hebben er twee de bestemming Wonen gekregen. Dit betreft het Leidseblok en het Parkblok. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. In totaal mogen er maximaal 400 woningen gerealiseerd worden.

Naast de hoofdfunctie Wonen zijn er nog andere functies toegestaan. Deze functies zijn maatschappelijk, dienstverlening, horeca en een buurthuis. Elk van deze functies is gelimiteerd tot een bepaald m2 aan bruto vloeroppervlak. Additionele horeca is toegestaan onder voorwaarden bij het buurthuis. Voor additionele horeca geldt verder hetzelfde als vermeld bij artikel 4 Gemengd.

Verder is het parkeren geregeld. In de bestemming Wonen mogen alleen deelauto's en auto's voor invaliden parkeren. Met een aanduiding en afwijking voor een parkeergarage is geregeld dat als parkeren voor bewoners en uitbreiding van het NH-hotel niet lukt in de omgeving van de bestemming Wonen, kan dit in een nieuwe parkeergarage. De parkeergarage loopt deels door in de aangrenzende bestemming Groen.

Een deel vindt buiten het plangebied plaats en een deel binnen. Dit aantal is vastgelegd en ook voor welk type auto's.

Artikel 16 Wonen - 1
Deze bestemming is toegekend aan de van oudsher in het gebied aanwezige woningen en woongebouwen met bijbehorende tuinen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
Artikel 17 Anti-dubbeltelregel
Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 18 Algemene bouwregels

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, een voorwaardelijke verplichting over parkeren en regels voor woningvorming en omzetting.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 18.4 lid 1 van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid.

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. Met de beleidsregels parkeernormen fiets en parkeernormen auto bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. In beleidsregels wordt door middel van een overgangsregeling bepaald in welke gevallen het eerdere parkeerbeleid blijft gelden. Op 25 november 2021 is de parkeervisie Fietsparkeren en autoparkeren in een groeiend Utrecht vastgesteld. De bijbehorende beleidsregels zijn op 1 februari 2022 in werking getreden.

Woningvorming en omzetting
De gemeenteraad heeft op 26 november 2015 de Beleidsnotitie Woningsplitsen en omzetten vastgesteld, waarin is geregeld dat het splitsen en omzetten van woningen niet zonder meer is toegestaan. Op grond van dit beleid is zowel in de Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019 gemeente Utrecht, als in het Chw bestemmingsplan Algemene Regels voor bouwen en gebruik een vergunningplicht opgenomen voor woningvorming door bouwkundig splitsen of omzetten van woonruimte.

Woningvorming en omzetting van woonruimte voor kamerverhuur voorziet weliswaar in de behoefte aan woonruimte voor starters en studenten, maar kan de leefbaarheid van de omgeving nadelig beïnvloeden. Daarom wil de gemeente kunnen toetsen of de woningvorming of omzetting de leefomgeving niet onevenredig aantast.

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan de gemeente een vergunning vragen voor woningvorming en omzetting. In lid 18.5 bepaalt de regel onder 1 dat het omzetten en woningvormen zonder vergunning verboden is. De regel onder 2 geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om, in afwijking van de regel onder 1, woningvorming of omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte toe te staan. Burgemeester en wethouders toetsen hierbij aan de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsregels Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht. De voorwaarde voor het verlenen van de vergunning is, dat de nieuwe woningen of onzelfstandige woonruimten voldoen aan de oppervlakte- en geluidseisen en dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat, het verkeer, de parkeersituatie en de gebruiksmogelijkheden van de buren.

Voorwaardelijke verplichting spoortrillingen van trams

Op grond van de Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen over spoortrillingen van trams. Deze voorwaardelijke verplichting vloeit voort uit het besluit op de ontheffing van de spoortrillingen die in de Interim Omgevingsverordening staat. Daarbij is deze voorwaardelijke verplichting gebaseerd op de voorwaardelijke verplichting die in Utrecht staan in andere bestemmingsplannen voor het spoor van de treinen. Een inhoudelijke toelichting hierover is opgenomen in paragraaf 2.2.1.

Artikel 19 Algemene gebruiksregels
Strijdig gebruik

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Woningvorming en omzetting
Het bestemmingsplan bevat een algemene gebruiksregel voor het vormen en het omzetten van woningen met behoud van een goede leefkwaliteit. Deze regel is, in aanvulling op de algemene bouwregel over woningvorming en omzetting nodig, omdat woningvorming en omzetting soms ook zonder bouwkundige aanpassingen kan plaatsvinden.

Artikel 20 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel regelt de veiligstelling en bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen. Nieuw is dat de regels over archeologie in dit bestemmingsplan staan en niet meer wordt verwezen naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 21 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
Artikel 22 Overige regels
Er mogen uitsluitend geluidgevoelige bestemmingen worden opgericht indien het bouwplan in overeenstemming is met de Wet geluidhinder of met het besluit ontheffing Hogere waarde.

Artikel 23 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van

handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 24 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Prostitutie
In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan-huis-verbonden bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

7.8 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Er zijn vergunningplichten opgenomen in de regeling van de bestemming Groen met de nadere aanduidingen ecologische verbindingszone en ecologische kerngebied. Ook in deze gevallen is er een omgevingsvergunning noodzakelijk ter bescherming van de aanwezige waarden, omdat de genoemde werkzaamheden deze waarden onherstelbaar kunnen aantasten. Het is daarom van belang om die werkzaamheden aan een vergunningsvereiste te koppelen zodat een afweging kan worden gemaakt voordat zij worden uitgevoerd.

7.9 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Algemeen
Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Een Lijst van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, naarmate de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is de Lijst van Bedrijfsactiviteiten opgenomen.

Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (vooral brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden
De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijfsactiviteiten omvat de bedrijfstypen met codering volgens de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 2008. Mocht een bedrijf meerdere SBI codes kennen dan moet voor elk aspect de grootste afstand worden genomen.

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. Volgens de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied.

Omgevingstype rustige woonwijk
In een rustige woonwijk komen enkel wijkgebonden voorzieningen voor en vrijwel geen andere functies zoals kantoren of bedrijven. Langs de randen (in de overgang naar eventuele bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Als daarmee vergelijkbare omgevingstypen noemt de VNG-publicatie onder meer een rustig buitengebied (eventueel met verblijfsrecreatie) en een stilte- of natuurgebied.

Omgevingstype gemengd gebied
In een gemengd gebied komen naast wonen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en

kleine bedrijven. Daarmee vergelijkbare gebieden zijn lintbebouwingen in het buitengebied waarin functiemenging voorkomt en gebieden gelegen direct langs een hoofdinfrastructuur. Kenmerkend voor het omgevingstype gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied.

Bedrijfswoningen
Een bedrijfswoning op een bedrijventerrein is een specifiek woningtype waar minder hoge eisen aan het woon- en leefklimaat kunnen worden gesteld. Bedrijfswoningen zijn in het algemeen minder milieugevoelig dan de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied.

Te hanteren richtafstanden
De volgende tabel geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

Milieucategorie	Richtafstand rustige woonwijk (in meters)	Richtafstand gemengd gebied (in meters)
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Toelaatbaarheid van bedrijven die onder een specifieke regelgeving vallen
Bepaalde bedrijven vallen onder een specifieke wettelijke regeling. Het betreft:

- bedrijven die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken" zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (zogenoemde grote lawaaimakers); deze bedrijven zijn alleen toegestaan op industrieterreinen die in het kader van deze wet gezoneerd zijn;
- bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kunnen vallen (nu of in de toekomst); het betreft risicovolle bedrijven waar gebruik, opslag of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico;
- bedrijven die onder het Vuurwerkbesluit vallen; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) afstandsnormen.

De toegepaste Lijst van Bedrijfsactiviteiten
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat van Bedrijfsactiviteiten uit de VNG-publicatie. Op een punt is een andere werkwijze toegepast:

In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijfsacticviteiten zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan.

De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de digitale verbeelding (plankaart) van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten).

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In de planregels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van de regels en een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een afwijkingsbevoegdheid kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is bij de indeling van sommige bedrijfsactiviteiten uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde afwijkingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

7.10 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Algemeen
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden
In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten
De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving
De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving . In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld

horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.11 Lijst van Horeca-activiteiten

Een horecabedrijf heeft door het komen en gaan van bezoekers invloed op de beleving van zijn omgeving. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan het nodig zijn de omgeving te beschermen tegen geluids- en verkeersoverlast als gevolg van horecabedrijven. In hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 is een lijst opgenomen, waarin horeca-activiteiten aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals de omvang, de ruimtelijke uitstraling en de parkeerdruk naar zwaarte in categorieën zijn ingedeeld. Met 'zwaarte' wordt het normaal te verwachten effect op het woon- en leefklimaat van de omgeving bedoeld. Bij de zwaarste categorie, discotheek, is het effect het grootst door de grote aantallen bezoekers en de harde muziek en bij de lichtste categorie, lunchroom, is het effect het kleinst, vanwege het kleinschalige karakter en omdat deze vorm van horeca alleen open is, als de winkels open mogen zijn. Het beleid over hotels is niet in het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 opgenomen. De uitleg hieronder gaat alleen over horecabedrijven die geen hotel zijn.

In de regels van het bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Lijst van Horeca-activiteiten die inhoudelijk gelijk is aan de lijst in hoofdstuk 5 van het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018. Bij het opstellen van de lijst is uitgegaan van de volgende begripsomschrijving van een horecabedrijf:

een horecabedrijf is een bedrijf of instelling waar:

- bedrijfsmatig drank en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt of
- bedrijfsmatig een zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.

De activiteit 'hotel' valt niet onder deze definitie en een coffeeshop of een shishalounge ook niet. Deze activiteiten zijn dus niet in de lijst opgenomen en zijn op grond van de regels van dit bestemmingsplan niet toegestaan. De lijst bevat de volgende categorieën, van 'licht' naar 'zwaar': D3 (lichte horeca plus), D2 (lichte horeca), D1 (middelzware horeca), C (snelle horeca), B (zware horeca), A2 (grootschalige zware horeca) en A1 (grootschalige zware horeca).

Onderscheid tussen de categorieën A2 , A1 en B
Bij de activiteit A2 ligt het accent op zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften, al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren. Bij de activiteit A1, disco, ligt het accent op het gelegenheid geven tot dansen op muziek, als wezenlijk onderdeel van de inrichting. In een café is het schenken van dranken voor consumptie ter plaatse de belangrijkste activiteit.

Onderscheid tussen de categorieën C en D
Een cafetaria of snackbar (categorie C) is een laagdrempelige inrichting met veel in- en uitgaande bewegingen, die vaak laat open is. Bij deze categorie ligt het accent op het snel verstrekken van etenswaren en alcoholvrije dranken voor consumptie ter plaatse. Bij dit soort gelegenheden nemen bezoekers de gekochte waren ook vaak mee, in plaats van ze ter plaatse te nuttigen. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door geluidsoverlast van bezoekers die komen en gaan, of door bezoekers die buiten de inrichting eten en door stankoverlast.
In restaurants of lunchrooms worden de maaltijden rustig in het pand gegeten. De lichtere variant, categorie D2, richt zich op het winkelende publiek en is gebonden aan de sluitingstijden zoals die gelden voor detailhandel. De lichte horeca plus, categorie D3, is dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse met een sluitingstijd om 23.00 uur.

Coffeeshop, shishalounge
In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in een maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Een coffeeshop is veelal een horecavestiging in de categorie D en past dan alleen in panden met die bestemming. Een shishalounge is een bedrijf dat zich vooral richt op het aanbieden van een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Daarbij wordt ook wel een drankje en een hapje aangeboden, waarmee zo'n bedrijf horeca-achtig wordt. Dergelijke bedrijven hebben niet de naam een positieve bijdrage te leveren aan het verbeteren van de leefkwaliteit van een straat. Daar komt bij dat shishalounges zich vaak niet aan winkeltijden houden en zich niet richten op winkelend publiek. In een rustige woonwijk en in een wijkwinkelcentrum zijn dergelijke bedrijven daarom niet gewenst.

Horeca-achtige activiteiten
Afhaalzaak
Een afhaalzaak is een bijzondere vorm van detailhandel. In een afhaalzaak worden etenswaren bereid die niet ter plaatse genuttigd worden. Het horeca-aspect, het bereiden van het voedsel, is een ondergeschikt deel. In bestemmingsplannen worden afhaalzaken apart bestemd, omdat de planologische uitstraling vaak lijkt op een cafetaria, door de openingstijden, de geur, de brommers van de bezorgservice, het komen en gaan van bezoekers en het voor de deur opeten van het

voedsel.

Ondersteunende horeca
In de detailhandelsbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca. Dit is horeca die een relatie heeft met en ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Dat moet blijken uit de aard van de hoofdfunctie en uit de omvang van de horecafunctie.

Het Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 geeft hiervoor de volgende randvoorwaarden:

- het horecadeel mag niet direct vanaf de straatzijde zichtbaar zijn en het pand moet het aanzicht behouden van een winkel;
- het vloeroppervlak van de horecafunctie bedraagt voor vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 maximaal 30% van het brutovloeroppervlak van de vestiging en voor vestigingen met een brutovloeroppervlak dat groter is dan 1.000 m^2 maximaal 20% van het brutovloeroppervlak van de vestiging;
- in vestigingen met een brutovloeroppervlak tot 1.000 m^2 moet er een directe relatie zijn met de producten die in de winkel verkocht worden;
- de vestiging moet zich houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Additionele horeca
Additionele horeca is een horeca-activiteit die als vanzelfsprekend hoort bij de hoofdfunctie. Deze activiteit wordt gezien als normale activiteit bij de hoofdfunctie. Voorbeelden van additionele horeca zijn de kantines bij buurthuizen, scholen, sportfaciliteiten, kantoren, bedrijven, theaters, bioscopen en musea. De bestemming is in deze voorbeelden 'maatschappelijk', 'sport', 'kantoor', 'bedrijf' en 'cultuur en ontspanning'. Uit de jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:4039) volgt dat duidelijk moet zijn waar de additionele horeca-activiteiten mogen plaatsvinden. Daarom is additionele horeca alleen in een bovengenoemde bestemmingen toegestaan, als additionele horeca in de bestemmingsomschrijving van die bestemmingen is opgenomen.

Kenmerken van additionele horeca zijn:

- de horeca-activiteit hoort bij de hoofdfunctie en is alleen open tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie;
- de ruimte voor de horeca-activiteit wordt niet los van de hoofdfunctie gebruikt; de ruimte wordt dus niet verhuurd of anderszins in gebruik gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen;
- de horeca-activiteit completeert of vergroot de kwaliteit van de hoofdfunctie;
- de horeca-activiteit is ondergeschikt aan de hoofdfunctie, wat blijkt uit het feit dat de horecafunctie een beperkt vloeroppervlak gebruikt, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie doorgaans als maximum geldt.

7.12 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Doel handhavend optreden
Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingsplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het

toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl