

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Mesman	Datum	17 februari 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 64946	Kenmerk	8558351
E-mail	c.mesman@utrecht.nl	Onderwerp	Lombokplein beantwoording vragen Cie S&R
Bijlage(n)	2 (waarvan 1 geheim)	Beleidsveld	Stationsgebied

Geachte leden van de raad,

In de commissievergadering Stad en Ruimte op [28 januari jl.](#) zijn een aantal vragen gesteld over het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein, die tijdens de vergadering niet meer beantwoord konden worden. In deze brief ontvangt u de beantwoording van deze resterende vragen, per onderwerp samengevoegd.

Geheimhouding

Wij hebben op de bijlage 'beantwoording financiële vragen Lombokplein' tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet Openbaarheid van bestuur totdat het project is gerealiseerd, of zoveel eerder als wij uw raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kunnen informeren. Uw raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. In de bijlage zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Lombokplein opgenomen. In het kader van toekomstige onderhandelingen over gronduitgifte en de aanbesteding van werkzaamheden in deze ontwikkeling dienen deze gegevens niet openbaar te worden gemaakt.

Fietsspreiding / ongelijkvloerse kruising

In het mobiliteitsbeleid stimuleren we het gebruik van duurzame vervoerwijzen en stimuleren we onder andere het gebruik van de fiets. We stimuleren dat door het verbeteren van routes en opheffen van barrières en zorgen daarnaast dat de fietsroutes goed en veilig zijn. Het fietsverkeer in de stad zou ten opzichte van 2015 gemiddeld met ruim 70% in 2040 kunnen groeien als gevolg van het mobiliteitsbeleid en door de groei van de stad. Dat betekent dat op drukke plekken het aantal fietsers minstens zou kunnen verdubbelen. Dit is op bepaalde plekken, zoals rond Centraal Station en de binnenstadsas niet overal mogelijk en wenselijk. Door de inzet op parallelle routes rondom het centrum willen we mensen, die toch al gaan fietsen en niet in de binnenstad/bij het station hoeven te zijn, verleiden om om de binnenstad heen te fietsen. In het Mobiliteitsplan 2040 zijn prioritaire routes

opgenomen om te verbeteren als alternatief voor de binnenstadsas: de routes 'Om de noord' en 'Om de zuid'. Binnen het project Lombokplein gaat het dan om: route Leidseweg via het Westplein naar de Daalsetunnel en route Graadt van Roggenweg via de Croeselaan naar Vaartsche Rijn. Binnen het project wordt hierop geanticipeerd, door bij de Graadt van Roggenweg en de Kanonstraat aan beide zijden van de weg tweerichtingen fietspaden te realiseren.

Afhankelijk van de herkomst en bestemming zijn er logische plekken in het fietsnetwerk, waar fietsers hun routekeuze maken. Om de fietsdrukte te spreiden is het belangrijk om bij deze keuzepunten al de gewenste route(s) te stimuleren. Dit vraagt niet alleen ingrijpen binnen bijvoorbeeld het plangebied Lombokplein, maar ook al (ver) 'voor' het Lombokplein. (zie bijgevoegde kaartbijlage).

Binnen het plangebied ligt er (in de Voorlopig Ontwerp fase) nog een uitdaging om de bereikbaarheid van de Jaarbeurspleinstalling en de Knoopstalling te verbeteren, als alternatief voor fietsers die de Stationsplein oost stalling gebruiken en dus ter ontlasting van het kruispunt Leidseweg-Kanonstraat.

Uit de modelberekeningen¹ bij het Mobiliteitsplan 2040 blijkt dat door het veel aantrekkelijker en sneller maken van de routes om de binnenstad heen, dat fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn, de alternatieve routes meer gaan gebruiken. Het precieze effect is moeilijk te voorspellen aan de hand van modellen. Met een tunnel bij de Nicolaas Beetstraat kunnen reizigers van/naar Zuidwest (w.o. ook de Merwedekanaalzone) op termijn makkelijker de fietsenstalling onder het Stationsplein en de binnenstad bereiken. Dat zal leiden tot een ontlasting van de Van Sijpesteijntunnel, waardoor de groei van het aantal fietsers in de Van Sijpesteijntunnel wordt gedempt. De Van Sijpesteijntunnel blijft echter een belangrijke schakel in het fietsnetwerk, de verwachting is dat ondanks meer spreiding het aantal fietsers hier fors (met meer dan 50%) zal toenemen in de periode 2015 - 2040. De realisatie van deze tunnel is door de hoge kosten waarschijnlijk niet haalbaar om te realiseren op de korte termijn. Daarnaast wordt ook ingezet op goede voetgangersroutes van/naar Utrecht Centraal, het gebruik van andere stations dan Utrecht Centraal (wiel met spaken), zowel met fietsroutes als fietsvoorzieningen (stallingen, deelsystemen). Ook hierdoor wordt de druk op het fietsnetwerk in de binnenstad en rondom Utrecht Centraal verminderd.

Uit de modelberekeningen blijkt dat in 2040 ongeveer de helft van de fietsers die vanaf de Leidseweg de stad in fietsen bestemmingsverkeer is voor het station (Jaarbeursplein- en Stationsplein oost stalling) en dat circa 12% naar de binnenstad door fietst. Circa een kwart van de fietsers gaat richting Daalsetunnel/Amsterdamsestraatweg. De overige fietsers slaan voor de kruising met de Kanonstraat af naar de Croeselaan of Lombok. Dit komt op hoofdlijnen overeen met de inzichten uit de simulaties van het FO Lombokplein, waaruit blijkt dat in de ochtendspits circa een derde van de fietsers stad in over de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade door de ondergang onder de Kanonstraat fietst (richting de Van Sijpesteijntunnel) en circa twee derde van de fietsers op maaiveld afslaat naar de Jaarbeurspleinstalling of Daalsetunnel. Ook volgt uit de modelberekeningen dat in 2040 slechts circa 20% van het aantal fietsers dat door de Van Sijpesteijntunnel fietst naar het Vredenburg door fietst. De rest is bestemmingsverkeer voor het station en directe omgeving.

¹ Aandachtspunt bij de modelberekeningen van het Mobiliteitsplan 2040: Het kwantificeren van de fietsersaantallen is lastig, gezien fietsmodellering diffuser is dan bijvoorbeeld auto modelering, oa door de grotere keuzevrijheid voor fietsers. De hier gebruikte cijfers (en de interpretatie daarvan) bieden inzicht in de verwachte ontwikkeling van de verkeerscijfers, maar blijven een prognose. De modelberekeningen zijn primair ingestoken om uitspraken te kunnen doen op stedelijk niveau. Op lager schaalniveau (van project Lombokplein) zijn de cijfers minder nauwkeurig.

Uiteraard zal een deel van de fietsers de route met een ongelijkvloerse kruising als meer aantrekkelijk ervaren en zich mogelijk laten verleiden om deze route te kiezen in plaats van alternatieven om de binnenstad/stationsgebied. Echter, veel fietsers zullen die keuze al eerder maken. En als er verderop in de route nog een of meerdere belemmeringen zitten, dan kan een andere route toch aantrekkelijker zijn. Er zal ook veel afhangen van de bestemmingen langs de route bij deze keuze. In het stationsgebied zal ook veel afhangen van de beschikbaarheid van fietsstallingsplekken aan beide kanten van het spoor en de positie en het gebruiksgemak van de verschillende voorzieningen. Het uiteindelijke gedrag en keuze van de fietser laat zich lastig voorspellen met alleen het verkeersmodel.

Uit analyses van de fietsroute tussen De Munt en de Neude is naar voren gekomen dat de Van Sijpesteijnkade niet de bottleneck is. In de richting van de Neude naar De Munt spelen de verliestijden op de kruising Kanonstraat minder een rol in de totale reistijd (bij fietsgroei van 35% in de ochtendspits ten opzichte van de tellingen in 2019). De reistijd wordt vooral beïnvloed door drukte en lange wachttijden bij de kruising St. Jacobsstraat – Lange Viestraat en wellicht ook de kruising Vredenburgknoop. Al zal de in het Mobiliteitsplan voorgestelde verkeersknip op de Catharijnesingel zorgen voor het beperken van de wachttijden bij de Vredenburgknoop.

In de dynamische simulatie van het FO Lombokplein is inzichtelijk gemaakt dat bij een groei van 10% van de fietsers in de ochtendspits (ten opzichte van de fietstellingen in 2019) de gelijkvloerse kruising de fietsers nog kan verwerken, bij een groei van 20% niet meer, er ontstaat dan vanuit de richting Leidseweg een zeer lange wachtrij. Uit de modelberekeningen 2040 blijkt dat de groei op deze route fors hoger is.

Concluderend: Ondanks bovenstaande maatregelen blijkt uit de modelberekeningen dat er nog steeds rekening gehouden dient te worden met een forse groei (35 a 50%) van het fietsverkeer dat in het stationsgebied moet zijn. Op de binnenstadsas is de groei aanzienlijk lager (circa 20%). Een groot deel van dit bestemmingsverkeer voor het stationsgebied zal via de kruising Leidseweg – Kanonstraat rijden. De onderdoorgang levert een robuuste, toekomst vaste oplossing en biedt comfort en veiligheid voor de fietsers in het stationsgebied.

Rijrichting Leidseweg in relatie tot langsparkeren

Met het opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) in combinatie met eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat, is de Leidseweg via het huidige eenrichtingsverkeer (de stad in) niet meer mogelijk. Het eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat hangt samen met het eenrichtingsverkeer in de Damstraat als onderdeel van de Visie Kanaalstraat.

Dit heeft geresulteerd in het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Leidseweg.

Het autoverkeer zal in deze nieuwe situatie bij in- en uitrijden van de parkeerplaatsen op de Leidseweg, de tegemoetkomende fietsers moeten passeren. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie zit de fietsers achter de automobilist, dus minder goed te zien bij inparkeren. Voorbeelden van soortgelijke situaties, die in praktijk goed functioneren, zijn onder andere de Tolsteegsingel, Prins Hendriklaan, Cremerstraat en de Zandweg.

Graadt van Roggenweg (veiligheid voetgangers)

De huidige ventweg wordt vervangen door een twee richtingen fietspad. De parkeerplaatsen voor bewoners komen langs de stadsstraat te liggen. Tussen de parkeerplaatsen en het fietspad is een strook verharding (uitstapstrook) en een berm. Via de uitstapstrook kan langs de berm gelopen worden naar de doorsteek in de berm. Vanaf deze plek kunnen voetgangers het tweerichtingen

fietspad oversteken naar het trottoir. Een situatie die we op meerdere plekken kennen in de stad, zoals Joseph Haydenlaan/Lessinglaan, Amsterdamsestraatweg, 't Goylaan en Oudenoord. Tijdens het maken van het Voorlopig Ontwerp worden bewoners betrokken, over onder andere de invulling van het groen op de trottoirs, locaties voor fietsklemmen, eventuele alternatieve locatie voor containers. Ook de veiligheid voor de voetganger zal onderwerp van gesprek zijn.

Begrenzing van de 30 km zone

De situatie waarin de snelheidsregimes elkaar afwisselen van 50 (begin Graadt van Roggenweg) – 30 (stadsstraat) – 50 (Daalsetunnel) – 30 (Paardenveld) is niet een ideale situatie voor weggebruikers. Ambitie is ook dat op termijn alles 30 km/uur regime is. Om een aaneengesloten 30 km gebied te maken is aanpassing nodig van de fysieke inrichting van de Daalsetunnel (mede in relatie tot handhaafbaarheid). Maar ook vanwege de aanwezige auto intensiteiten op bepaalde wegvakken is het terugbrengen van het profiel horende bij een 30 km regime op dit moment nog niet mogelijk. Volgens de landelijke ontwerprichtlijnen moet het snelheidsregime logisch blijken uit de inrichting van de weg in combinatie met intensiteiten. De Daalsetunnel met meerdere rijstroken zonder oversteekbewegingen en hoge intensiteiten voldoet niet aan deze richtlijnen en daarmee het verwachtingspatroon bij de weggebruikers.

De 30 km zone begint op de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de kruising met de Koningsbergerstraat, omdat het eerder terugbrengen van het profiel naar één rijstrook niet haalbaar blijkt uit de onderzoeken en simulaties. Er moet rekening gehouden worden met de toekomstige verkeersstroom naar de kantoren langs de Graadt van Roggenweg, de ontsluiting van het Beurskwartier voor deelauto's en de woonbuurt rond de Koningsbergerstraat.

Looproutes

Op bijgevoegde kaartbijlage is een fijnmazig netwerk aan voetgangersroutes te zien. De routes zijn verbonden aan bestaande routes in de omgeving richting onder andere binnenstad, Croeselaan, het Centraal Station, Lombok, langs de Leidse Rijn en op hoger schaalniveau aan rondje Stadseiland en rondje Singel. Zo kan je bijvoorbeeld vanaf Lombok door het Lombokpark via de Leidseveertunnel en het Leidseveer naar de Vredenburgknoop wandelen. Of via het Lombokpark, langs de oever van de Leidse Rijn, via de Sijpesteijnbrug en de Van Sijpesteijntunnel naar Smakkelaarskade en de Vredenburgknoop. Via de Damstraat of Kanonstraat naar het station of de Van Sijpesteijnkade. Via de Daalsetunnel wandel je naar de noordwest kant van de binnenstad. En vanaf het Muntkwartier via het kruispunt Koningsbergerstraat naar het Beurskwartier.

Oversteekbaarheid voor voetgangers en mindervaliden

Met het Functioneel Ontwerp wordt invulling gegeven aan het VN-verdrag handicap / toegankelijkheid (voorheen Agenda 22). Om drukke fietsroutes over te steken zijn op de grotere kruispunten verkeerslichten aanwezig, zodat ook de drukke fietsroutes oversteekbaar zijn. Zoals onder andere op de kruispunten met de Croeselaan, de Kanonstraat, de Vleutenseweg. Ter hoogte van de aanlanding van de Sijpesteijnbrug op de Van Sijpesteijnkade wordt een voorziening getroffen voor overstekende voetgangers over deze drukke fietsroute. De precieze uitwerking volgt in het Voorlopig Ontwerp.

Norm fietsparkeren

Uitgangspunt in voorliggende PvE/FO is de Nota Stallen en Parkeren (2013) en de daarin genoemde parkeernormen voor fietsparkeren. Deze zijn relatief hoog doordat we in het parkeerbeleid inzetten op stimuleren van fietsgebruik. Daarnaast maken we gebruik van de in de Parkeernota beschikbare mogelijkheid om extra fietsparkeren te realiseren ten gunste van het reduceren van het aantal auto

parkeerplekken. Hoewel de gemeentelijke parkeernormen geen norm kennen voor fietsparkeren voor bezoekers bij appartementencomplexen is in dit project (aan de hand van een landelijk kengetal van CROW) hier wel rekening mee gehouden. Tevens is een extra toevoeging opgenomen van (40) fietsparkeerplaatsen voor bezoek aan het Lombokpark, op te lossen in het Parkblok.

Momenteel is de Parkeervisie 2021 in concept gereed. In de module Parkeernormen is al aangekondigd dat er ruimte komt voor ruimere afwijkingsmogelijkheden in het centrumgebied (A-zone), en daarmee ruimere mogelijkheden om meer fietsparkeerplaatsen te realiseren. Eén van de modules van de Parkeervisie is de module Fietsparkeren. Deze wordt na de zomer van 2021 vrijgegeven voor inspraak. Na vaststelling van dit nieuwe beleid, nemen we deze bij de verdere uitwerking van het Lombokplein mee, waarbij we wel rekening moeten houden met de fysieke mogelijkheden binnen de bouwblokken. Omdat de grond van de gemeente is, kunnen we bij uitgifte ook privaatrechtelijk maatwerk afspreken, mocht dit nodig zijn.

Autoparkeren bouwblokken

De ambitie voor een duurzame en gezonde verstedelijking is in dit plan vertaald in een op maat gemaakt mobiliteitsconcept voor het nieuwbouwprogramma. Dit maatwerk is onderbouwd op basis van een pakket aan verschillende maatregelen. Op basis van bovenstaande zijn circa 60/65 parkeerplaatsen nodig voor het toekomstige programma. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de beschikbare gebouwde parkeercapaciteit in de omgeving. Eventueel benodigde nieuwe gebouwde parkeerplaatsen worden opgenomen in één van de twee nieuwbouwblokken langs de Leidse Rijn. Zie voor de uitgebreide toelichting in het PvE/FO blz 28 en 29.

Nood- en hulpdiensten over fietspaden?

In het ontwerp zijn, in overleg met nood- en hulpdiensten, een aantal maatregelen opgenomen om het gebied goed toegankelijk te maken voor nood- en hulpdiensten. Op de stadsstraat is rekening gehouden met een overrijdbare middenberm, bredere langspareervakken en overrijdbare fietspaden/voetpaden voor nood- en hulpdiensten. Daarnaast kan door het toepassen van dynamisch verkeersmanagement de route van onverhoopt opstropend verkeer worden vrijgemaakt. Voor calamiteiten buiten het gebied kunnen nood- en hulpdiensten gebruik maken van de HOV-baan. Het overrijden van fiets- en eventueel voetpaden wordt alleen gedaan bij congestie, als er ook geen ruimte is om over de overrijdbare berm te rijden.

Autovrij Jaarbeursplein?

De ontsluiting van parkeergarages van Hojel City Centre is vanuit twee zijden georganiseerd, namelijk vanaf de Graadt van Roggenweg en vanaf de Croeselaan/Jaarbeursplein. Volgens eigenaren en huurders is de ontsluiting vanaf de Croeselaan/Jaarbeursplein nodig vanwege de hoogtebeperking via de ingang aan de Graadt van Roggenweg en ten behoeve van spreiding van de in en uitrijdende auto's. Mogelijk leveren de lessen uit coronatijd andere inzichten op over de mobiliteit bij deze kantoren. Wij zullen dit bij de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp bespreken met betreffende partijen.

Stimuleren gedragsverandering

Via Goed op Weg zijn we met alle grote bedrijven in het stationsgebied bezig afspraken te maken over het duurzaam verminderen en spreiden van mobiliteit, mede in licht van lessen van coronatijd.

Complexiteit van een tunnel onder de Van Sijpesteijntunnel

We geven een toelichting op de technische complexiteit van het maken van een tunnel onder de Van Sijpesteijntunnel. Waarbij het uitgangspunt is dat de bestaande tunnel voor verbreden water,

voetgangers en eventueel ook bestemmingsfietsers wordt gehandhaafd en eronder een tunnel voor doorgaande fietsers wordt gebouwd.

De tunnel is gemaakt tussen 2 landhoofden van het spoorviaduct. De tunnel bestaat uit een bak waar water doorheen stroomt (de Leidse Rijn) en een bak waar voetgangers en fietsers gebruik van maken. Het spoorviaduct bestaat daarbij ook uit 2 delen, 1 deel van het oorspronkelijke viaduct en een uitbouw bij de fietsenstalling (westzijde). Deze twee constructies zijn onderling verschillend, hierdoor ontstaan bij het maken van een tunnel ter hoogte van het westelijke deel conflicten met bestaande funderingspalen, met de daarbij horende risico's.

Het bouwen van een tunnel op deze locatie kan met een open of een gesloten bouwkuip.

Bouwmethodes als afzinken en boren van een tunnel zijn in dit gebied niet toepasbaar, omdat de ruimte hiervoor ontbreekt. Bij een open bouwkuip wordt het grondwater verlaagd, waardoor droog gebouwd kan worden. Een onzekere factor is of er voldoende ruimte beschikbaar is voor het afgraven in talud. De grondwaterverlaging heeft invloed op een groter gebied dan alleen de bouwkuip en kan zorgen voor zetting (samendrukking van de grond) door verdroging. Bij een gesloten bouwkuip wordt het bouwterrein begrenst met wanden die grond en water tegenhouden. Tussen deze wanden wordt de tunnel gegraven en wordt een dichte vloer op de bodem van de ontgraving gelegd. Daarna wordt het water eruit gepompt en kan verder droog gebouwd worden.

Een gesloten bouwkuip lijkt een betere methode, omdat de kans op zetting door verdroging minder groot is, maar hier is een onzekere factor of er voldoende ruimte in de tunnel is om de diepwanden aan te brengen. Tevens dient de bestaande constructie deels gesloopt te worden, waardoor de bestaande constructies lek worden gemaakt en er water in de tunnel komt te staan. Na uitpompen van dit water ontstaan dezelfde risico's als bij de open bouwkuip van zetting bij grondwaterverlaging.

In beiden varianten zal ProRail, de eigenaar van de tunnel, eisen stellen aan trillingen, zettingen en vervormingen van de ondergrond t.b.v. mogelijke risico's voor het spoor. Op dit moment is lastig in te schatten of het haalbaar is om binnen de gestelde marges te blijven.

De complexiteit van de ruimtelijke inpassing, zoals bijvoorbeeld het inpassen van de circa 100 meter lange toeritten (in het geval van een tunnel voor fietsers) en aandachtspunten met betrekking tot sociale veiligheid, laten we nu vooralsnog buiten beschouwing.

FUPs

De noordzijde van de Leidse Rijn (Lombokzijde) krijgt een natuurvriendelijke oever. Mensen en dieren kunnen dicht bij het water komen en er zijn verblijfsplekken aan de waterkant zoals het nieuwe Lombokpark. De oeervegetatie biedt kansen voor rietvogels en voor zoogdieren als egels en vleermuizen. Barrières voor dieren langs de noordoever van de Leidse Rijn, zoals bruggen, worden zoveel als mogelijk verzacht of opgeheven, bijvoorbeeld door middel van faunapassages en fauna-uittreedpassages.

De exacte uitwerking en locaties van de fups volgt in de komende fase (Voorlopig Ontwerp).

Groene verbinding met het Daalsepark?

Op dit moment wordt uitgegaan van de basisvariant voor de Daalsetunnel, waarin de beiden tunnelbuizen nog gebruikt worden voor infrastructuur en er slechts 1 rijstrook in de noordelijke buis vervalt en beschikbaar komt voor een andere invulling. De basisvariant is op dit moment nodig voor een robuuste stadsstraat. De groene variant is een ambitie voor de toekomst en sluit ook aan bij de ambities vanuit project Kop ASW/Oude Daalstraat. De haalbaarheid ervan is onder andere afhankelijk van ontwikkelingen in het verkeer. Op basis van de maatregelen die vanuit Verkeersstudie Noordwest worden voorgesteld zijn de auto intensiteiten op het wegvak Daalsetunnel nog te hoog voor herinrichting naar minder stroken. Project Kop ASW/Oude Daalstraat werkt de onderzoeksvraag uit hoe de groenstructuur via Daalsetunnel richting Lombok versterkt kan worden.

Ecologische verbindingen

De Leidse Rijn maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur en functioneert straks als ecologische verbinding voor watergebonden dieren en als vliegroute voor vleermuizen. Tussen het Lombokpark en de Amsterdamsestraatweg ligt ook een ecologische verbinding (via het groen langs het spoor) voor vlinders, insecten, vogels en vleermuizen. Ook de Graadt van Roggenweg wordt vergroend, daar komt een laanstructuur met 4 rijen bomen.

Het meetbaar maken van de kwaliteit van de ecologische verbindingen gebeurt door het aanstellen van doelsoorten voor de ecologische verbinding. Deze doelsoorten stellen kwantitatieve en kwalitatieve eisen (te vertalen in streefwaarden) aan het leefgebied en aan de corridor binnen de ecologische verbinding. Een en ander wordt nader uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp en getoetst door de gemeentelijke ecoloog.

Timing realisatie groen

In komende fase wordt het faseringsplan voor uitvoering van het project opgesteld. De fasering van de verschillende onderdelen en gebieden is van vele aspecten afhankelijk (raakvlakken met andere mobiliteitsprojecten, beschikbare omleidingsroutes, maakbaarheid, et cetera). Uitgangspunt is dat het planten van bomen en de aanleg van groen (bermen, hagen, gras) langs de infrastructuur steeds wordt meegenomen per deelgebied dat wordt gerealiseerd. Het graven van de Leidse Rijn en het realiseren van natuurvriendelijke oevers zal pas kunnen nadat de infrastructuur is verlegd. Het Lombokpark zal als sluitstuk gerealiseerd worden, omdat de ruimte nodig is als bouwplaats.

Klimaatadaptatief Lombokpark?

Uitgangspunt in het project is dat de openbare ruimte klimaatadaptief wordt ingericht. Dat geldt dus ook voor het Lombokpark. De precieze maatregelen tegen hitte en voor wateropvang worden in de VO fase verder uitgewerkt. Voor het Lombokpark wordt op korte termijn nog geen VO gemaakt, omdat we dat te zijner tijd samen met bewoners oppakken, op het moment dat realisatie van het park wat dichterbij is.

Normen voor circulaire inrichting van de openbare ruimte

In het PvE/FO Lombokplein zijn de volgende uitgangspunten voor de openbare ruimte opgenomen:

- Bij het ontwerp van de openbare ruimte inclusief bruggen wordt rekening gehouden met de circulaire principes.
- De benodigde materialen voor aanleg, beheer en onderhoud worden waar mogelijk in gesloten kringlopen geproduceerd, gebruikt en hergebruikt.
- Nagaan of materiaal afkomstig uit de openbare ruimte ter plaatse kan worden hergebruikt en/of bestaande onderlagen van wegen hergebruikt kunnen worden.

Circulaire economie staat nog in de kinderschoenen. Daarom zijn we nu vooral aan het samen leren en experimenteren. Op het moment dat we voor Lombokplein een aannemer gaan selecteren voor de aanleg van de openbare ruimte, worden de uitgangspunten geactualiseerd op basis van de dan aanwezige ervaring.

Openbaarheid van de binnenterreinen

In het Hotelblok en Leidseblok komen publiek toegankelijke binnentuinen, die overdag openbaar toegankelijk zijn. De gebouwen en de binnentuin worden in samenhang ontwikkeld, zodat de tuin, zowel functioneel als in vormgeving, een duidelijke relatie krijgt met de aangrenzende bebouwing. Het worden aangename groene ruimtes die in samenspraak met de bewoners en ondernemers worden

vormgegeven. In de avonduren zijn de toegangen afsluitbaar en alleen toegankelijk voor gebruikers van het bouwblok.

Het Parkblok krijgt een binnenplaats; een fijne, rustige plek die ontmoeting stimuleert tussen bewoners onderling. De binnenplaats krijgt een collectief en zo groen mogelijk karakter. Door de binnenplaats loopt (voor bewoners) een informele route tussen de Hagelbuurt en Moskeeplein. De binnenplaats wordt niet openbaar, vanwege de kleine maat van de binnenplaats.

Spelregels voor terrassen in groen

In het PvE/FO zijn eisen opgenomen met betrekking tot de groene uitstraling van de binnentuin in het Hotelblok. Minimaal 60% van de binnentuin wordt groen ingericht met levend groen (gras, beplanting en bomen). De grootte van het terras bij het restaurant wordt in een volgende fase bepaald en meegegeven als norm in de gronduitgifte en/of vastgelegd in het bestemmingsplan.

Met betrekking tot het terras bij het paviljoen in het Lombokpark zijn in het PvE/FO eisen opgenomen ten aanzien van de vormgeving. Vormgeving van het terras is onderdeel van het ruimtelijk concept voor paviljoen en park. Het terras is ondergeschikt aan het park. Deze eisen worden vertaald in het bestemmingsplan. Vanzelfsprekend zijn ook de regels in het terrassenreglement van toepassing.

Afspraken over doorstroming Openbaar Vervoer

In de komende periode (2021) wordt het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt. Op de onderdelen die het OV raken, waaronder doorstroming van bussen op de Graadt van Roggenweg, hebben we nadrukkelijke afstemming met de Provincie en Qbuzz. Uitgangspunt is dat voordat het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht (naar verwachting sept 2021) er afspraken zijn gemaakt over het verkeersontwerp en de maatregelen ten gunste van doorstroming.

Hotelkamers

In het PvE/FO Lombokplein wordt een uitbreiding van het NH Hotel voorzien van maximaal 60 hotelkamers. Deze uitbreiding past binnen het door de gemeenteraad vastgesteld beleid (op 19 december 2019) dat voor een kwalitatieve ontwikkeling van het bestaande hotelaanbod, zoals het NH Hotel Utrecht, wenselijk is om ontwikkelruimte te bieden om te blijven vernieuwen.

Uitbreidingsplannen tot maximaal 20% van de bestaande kamer capaciteit worden mogelijk gemaakt op voorwaarde dat de beoogde uitbreiding een aantoonbare kwaliteitsverbetering oplevert en er sprake is van een bijdrage aan de leefbaarheid en duurzaamheidsdoelstellingen van de ambitie Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen.

De herontwikkeling van het NH Hotel draagt bij aan deze doelstellingen. De entree (inclusief luifel) wordt verplaatst naar de nieuwe locatie op de zuidoosthoek van het huidige pand, zodat de stadsstraat goed ingepast kan worden. Tevens worden transparante gevels aan de Jaarbeursplein zijde gerealiseerd, waarbij de gevel over de gehele lengte op de oude rooilijn wordt gelegd om meer ruimte te creëren voor voetgangers. Ook het verduurzamen van het huidige gebouw is onderdeel van de plannen. Voor de eigenaar van het hotel is uitbreiding met hotelkamers randvoorwaardelijk voor het investeren in het aanpassen en verduurzamen van het hotel. In de geheime bijlage is de beantwoording opgenomen van de financiële effecten van ontwikkelen van woningen in plaats van hotelkamers.

Huisvesting voor ouderen

De ontwikkeling van woningen in project Lombokplein is vooral gericht op de woonbehoefte in de directe omgeving. De inwoners van Lombok waarderen Lombok en blijven daar graag wonen. Een aantal oudere inwoners heeft niet de woning die past bij een volgende fase. Deze bewoners willen graag (langer) zelfstandig wonen en blijven graag in hun buurt (sociaal netwerk), maar doorstromen

Burgemeester en wethouders

Datum 17 februari 2021
Ons kenmerk 8558351

naar een passende woning in de wijk is nu vaak niet mogelijk doordat het juiste woningaanbod ontbreekt. Lombokplein gaat deze mogelijkheden bieden, dus dit sluit inderdaad goed aan op de motie die wij in december 2020 hebben overgenomen (M389 Woonbeleid vanuit het perspectief van ouderen).

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,