Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Mesman	**Datum**	14 maart 2022
Doorkiesnummer	030 - 28 64946	**Kenmerk**	9764126
E-mail	c.mesman@utrecht.nl	**Onderwerp**	Vrijgave ontwerpbestemmingsplan Lombokplein
Bijlage(n)	4	**Beleidsveld**	Stationsgebied

Geachte leden van de raad,

Bijna een jaar geleden heeft u het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein vastgesteld. Inmiddels is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld en wordt er hard gewerkt aan het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de openbare ruimte. Het uitwerken van het ontwerp voor het Lombokpark doen we op een later moment, richting moment van aanleg, samen met omwonenden. Het Lombokpark zal namelijk als sluitstuk gerealiseerd worden, omdat de ruimte nodig is als bouwplaats; we ontwerpen het park ook graag met bewoners die er dan wonen.
In deze brief geven we u een toelichting op de inhoudelijke stand van zaken en de wijze waarop de verschillende toezeggingen in de commissies op 28 januari en 4 maart 2021 en moties die zijn aangenomen in de raadsvergadering van 25 maart 2021, zijn uitgewerkt in de plannen.

Bestemmingsplan
Het ontwerpbestemmingsplan Lombokplein is binnen de kaders van het PvE/FO Lombokplein opgesteld en wordt in de periode van 18 maart t/m 28 april 2022 ter inzage gelegd. Op 30 maart organiseren we een informatiebijeenkomst over het bestemmingsplan. In de tweede helft van 2022 wordt de besluitvorming over het definitieve bestemmingsplan in de raad verwacht.

Aan de hand van een aantal thema’s wordt hieronder de stand van zaken van het VO beschreven, waarbij ook de moties en toezeggingen aan bod komen.

Oversteek HOV-baan ter hoogte van de Leidseveertunnel

In de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het PvE/FO Lombokplein, beiden door de gemeenteraad vastgesteld, is een gelijkvloerse oversteek over de HOV-baan bij de Leidseveertunnel opgenomen ten behoeve van de ontsluiting van het Park Plaza Hotel, De Stek en de woningen op het Smakkelaarspark. Het PvE/FO is tot stand gekomen in afstemming met de provincie, waarbij is afgesproken om in de VO fase samen tot een goede en veilige uitwerking van de gelijkvloerse oversteek te komen. Gedurende de VO fase is, voor ons onverwacht, gebleken dat de gelijkvloerse oversteek door de provinciale veiligheidsadviseurs sterk wordt afgeraden, gezien de veiligheidsrisico's en de exploitatiegevolgen in geval van een aanrijding met een tram of een bus.
In het kader van het VO doorlopen we momenteel een proces met de provincie om te komen tot een acceptabele oplossing van deze oversteek. Wij denken dat een gelijkvloerse oversteek op een veilige manier ingepast kan worden, zoals op vele andere plekken in de stad, zoals op het USP waar ook sprake is van gelijkvloerse kruisingen met een gecombineerde bus- en trambaan. In het kader van de vergunningsprocedure gaan we dan ook in gesprek met de onafhankelijke Safety Board, die uiteindelijk advies uitbrengt aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De kans dat de ILT geen positieve verklaring afgeeft voor de vergunningverlening voor de gelijkvloerse oversteek door de provincie, blijft desondanks aanwezig.

Als een gelijkvloerse oversteek niet toelaatbaar wordt bevonden, moet er ongelijkvloers gekruist worden met de HOV-baan. Dit is voor ons een onwenselijk scenario, want om de HOV-baan ongelijkvloers te kunnen kruisen dient het bestemmingsverkeer door het Lombokpark en deels langs de oever van de te herstellen Leidse Rijn te rijden. Hierdoor blijft er onvoldoende kwaliteit over om nog van een park te kunnen spreken en het gaat ten koste van groen, verblijfs- en gebruikskwaliteit van het gebied en de recreatieve groene route langs de Leidse Rijn. Een nadere toelichting is als bijlage opgenomen.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt wel al op het - weliswaar ongewenste - terugvalscenario geanticipeerd, door het mogelijk maken van bestemmingsverkeer (ontsluitingsweg) in het groen (Lombokpark); om de voortgang van het project niet in gevaar te brengen en op een later moment eventueel onnodige extra procedures te voorkomen. Onze inzet blijft een gelijkvloerse oversteek.

Twee varianten van alternatieve route door het Lombokpark om de HOV-baan ongelijkvloers te kunnen kruisen

Bruggen

In het plangebied Lombokplein komen twee nieuwe bruggen, de Dambrug en de Kanonstraatbrug[1]. Ondanks dat ze beide een ander karakter hebben, zijn ze familie van elkaar en van de bestaande historische bruggen over de Leidse Rijn. De Dambrug is ingetogen ontworpen met de herkenbare knik in het slanke brugdek. De Kanonstraatbrug heeft een expressievere vormgeving. Er is zo min mogelijk materiaal gebruikt vanuit het oogpunt van duurzaamheid, door constructieve elementen te combineren en het dek zo slank mogelijk te maken. Bij de Kanonstraatbrug zijn tussen het langzaam- en autoverkeer daglichtvides aangebracht om de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers licht, aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. De vides versterken ook het leefklimaat voor flora en fauna. Verblijfplaatsen voor vogels, vleermuizen, knaagdieren en vissen zijn geïntegreerd in de brugontwerpen, door het vrijhouden van spleten tussen metselwerk en het betonnen brugdek en door het uitsparen van openingen in het metselwerk. De natuurvriendelijke oever aan de noordzijde vormt een belangrijke ecologische corridor in het plan. Deze zone wordt in z'n volle breedte onder de bruggen doorgezet. Door de enigszins verdiepte ligging van het fietspad en voetpad in de onderdoorgang hebben passanten een fraai zicht, laag over het water, op de doorgetrokken natuurvriendelijke oever. De ongelijkvloerse kruising voor fietsers met de stadsstraat vormt integraal onderdeel van het ontwerp van de Kanonstraatbrug. De onderdoorgang is gelegen op de zuidoever en daarmee onderdeel van de continue harde kade aan de zuidkant. We onderzoeken nog de technische en ruimtelijke mogelijkheden van vergroening van de wand van de onderdoorgang en de kadewand.

Visualisaties van de Kanonstraatbrug en Dambrug (architect: studioSK-Movares)

Leidse Rijn

De noordelijke oever van de Leidse Rijn wordt als een natuurvriendelijk oever vormgegeven. Dit houdt in dat er een zone wordt aangelegd waarbij de overgang tussen water en land zo geleidelijk mogelijk is, bestaande uit een onderwaterdeel, overgangszone en een oeverzone. Deze drie zones onderscheiden zich in diepte en daardoor ook in beplanting. Zo ontstaat er variatie die aantrekkelijk is voor diverse soortgroepen, zoals vogels, insecten, vissen. Naast leefgebied functioneert de natuurvriendelijke oever ook als ecologische verbindingszone, waardoor dieren als de egel zich door de dekking kunnen verplaatsen. Hierdoor is het voor dieren langs de hele noordoever binnen het project mogelijk om in en uit het water te treden zonder te overbruggen hoogteverschillen. Doordat het water eenzijdig uittreedbaar is, is het ontwerpen van specifieke Fauna Uittreed Passages niet nodig. De zuidelijke kadewand van de Leidse Rijn wordt vormgegeven als een harde stenen kade. De oriëntatie op het noorden en de positie langs het water biedt voor de kadewand kansen om deze geschikt te maken voor de vestiging van muurplanten van de Utrechtse soortenlijst. De mogelijkheden hiertoe worden nader onderzocht.

[1] In het plangebied Sijpesteijn komt ook een nieuwe brug, zie hiervoor onder 'Sijpesteijnkade en -tunnel'.

In het PvE/FO is als eis opgenomen dat aan de zijde van de Van Sijpesteijnkade/Leidseweg een aanmeerplek kan worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld sloepen of een rondvaartboot. In de uitwerking van het VO is gebleken dat deze eis lastig inpasbaar is, gezien de ligging aan de drukke hoofdfietsroute. Het inpassen van een aanmeerplek aan de noordelijke oever is wel mogelijk en wordt uitgewerkt in het VO. De steiger wordt integraal met de natuurvriendelijke oever ontworpen, zodat de continuïteit van de groene, ecologische verbinding is geborgd.

Motie 56/2021: Veiligheid bij de Muntbrug
In overleg met de roeiverenigingen wordt bekeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om de situatie rondom de Muntbrug zo veilig en overzichtelijk mogelijk te maken. We onderzoeken fysieke maatregelen in het water en maatregelen op gebied van communicatie. De maatregelen worden getoetst aan de eisen vanuit het beschermde stadsgezicht en de eisen m.b.t. de vaarwegbreedte. Als onderdeel van de Visie Stadswater wordt ook stadsbreed gekeken naar kansrijke maatregelen voor een duurzaam en veilig gebruik van het stadswater, die ook relevant voor de situatie rondom de Muntbrug kunnen zijn. De Visie Stadswater wordt eind 2022 ter besluitvorming aan de raad gestuurd. De maatregelen nabij de Muntbrug worden hierin opgenomen.

Groen en ecologie
In het VO is veel groen toegevoegd op onder andere de trottoirs van de Graadt van Roggenweg, mede met input van bewoners. In afstemming met de provincie zijn de haag en bomen langs het tramspoor zorgvuldig ingepast.
In het ontwerpbestemmingsplan is een uitgebreidere bomen paragraaf toegevoegd, conform de toezegging aan de raad. Op een aanvullende bomenkaart en -lijst staan de te vellen bomen toegelicht, inclusief de conditie van de bomen en de reden van vellen. In het VO kunnen door optimalisaties meer huidige bomen ingepast worden en meer nieuwe bomen toegevoegd worden. Op basis van het concept VO ziet de bomenbalans er als volgt uit:

- Huidige aantal bomen in plangebied: 154 (in de bomenparagraaf van het PvE/FO werd per abuis uitgegaan van een groter plangebied met 202 bomen)
- Te vellen bomen: 46 (in PvE/FO werd uitgegaan van 75)
- Toe te voegen nieuwe bomen: 305 (in PvE/FO werd uitgegaan van 275)

Uitgangspunt is het planten van grotere bomen (omtrek van 30-35 cm) dan is opgenomen in het bomenbeleid (omtrek van 20-25 cm). Planten van volwassen bomen is vaak niet mogelijk, omdat weinig aanbod voorhanden is en volwassen bomen vaak niet verplant kunnen worden.
Naar aanleiding van vragen van de PvdD is onderzocht of vooruitlopend op de werkzaamheden op het Westplein bomen kunnen worden geplant die alvast kunnen groeien en te zijner tijd verplaatst worden naar de definitieve plek. Voor bomen is het onwenselijk om binnen een kort tijdsbestek verplant te worden, dit overleven ze niet. Daarbij is het faseringstechnisch ook zeer complex, omdat (delen van) het Westplein nodig zijn als bouwterrein en/of tijdelijke weg, al voordat de bomen naar een definitieve plek (bijvoorbeeld Graadt van Roggenweg) verplant kunnen worden.

In het VO worden de verschillende groenen ecologische verbindingen vormgegeven aan de hand van uitgangspunten op basis van de doelsoorten die gebruik maken van de betreffende verbinding. Op deze manier is de kwaliteit van de ecologische verbinding meetbaar. Voor de doelsoorten egel, vleermuizen, zangvogels (huismus), bijen en vlinders wordt een ruimtelijke vertaling gemaakt van de benodigde (kwantitatieve en kwalitatieve) maatregelen zoals aangegeven door de stadsecoloog. Deze maatregelen geven aan hoeveel m2 er minimaal van een element uit het leefgebied van de soort aanwezig moet zijn, hoe breed een verbinding minimaal moet zijn en hoeveel verblijfplaatsen er in de gevels dienen te komen. Zo komt er voor elke woning een verblijfplaats voor huismus of gierzwaluw of

gewone dwergvleermuis, worden er dekking biedende elementen voor fauna toegevoegd aan het groen en worden bruggen natuurinclusief en faunapasseerbaar. Het groen wordt zoveel mogelijk onderling en met de stedelijke groenstructuur ecologisch verbonden en er is interactie mogelijk tussen verblijfplaatsen in de gevels en het benodigd leefgebied in de openbare ruimte.

In overleg met Park Plaza wordt een ontwerp gemaakt voor de inrichting van hun parkeerterrein. De mogelijkheden om tot een kwaliteitsimpuls te komen zijn beperkt gezien de beschikbare ruimte en de functie van parkeren.

Klimaatadaptatie
Door de bodemopbouw in het plangebied, met name een dik kleipakket, zijn infiltratiemogelijkheden lastig toe te passen. Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg kan door toepassing van een infiltratie en transport (IT) riolering circa 600 m3 worden geïnfiltreerd. Samen met de ontworpen wadi's komt dit neer op totaal circa 1100 m3 waterberging. Het midden- en noordelijk deel van het plangebied leent zich niet voor infiltratie vanwege de bodemsamenstelling. Er moet nog onderzocht worden of de resterende opgave van de waterberging meegenomen kan worden in het ontwerp van het Lombokpark, om de eis met betrekking tot waterberging (1460 m3) in zijn geheel te kunnen realiseren.

Verkeer en mobiliteit

Motie 54/2021: 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel (en Sowetobrug/Koningsbergerstraat)
In de raadsbrief Beantwoording diverse toezeggingen raadscommissies Programmabegroting 2022 staat dat de verwachting is dat het startdocument Kop ASW/Oude Daalstraat in december 2021 wordt vrijgegeven voor consultatie en dat wordt gestreefd naar het aanbieden van het startdocument aan de raad ter besluitvorming in Q1 2022. Ook staat in de brief dat bij de besluitvorming over het startdocument een scenariostudie over de uitwerking van de motie M54/2021 wordt toegevoegd. Helaas is door onvoorziene omstandigheden bij de ambtelijke projectgroep het niet gelukt de beoogde planning te behalen. We streven om het startdocument Kop ASW en de uitwerking van de motie te delen met uw raad en vrij te geven voor consultatie in Q2 2022 en naar aanbieding van het startdocument ter besluitvorming in Q3 2022.

De uitwerking van de motie voor het deel vanaf de Sowetobrug tot aan de Koningsbergerstraat volgt ook op een later moment, mede in afwachting van ontwikkelingen op het gebied van de landelijke invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Waar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op dit moment (mede op verzoek van de G4) onderzoek doet naar passende inrichtingskenmerken en aanpassing van wet- en regelgeving. Effecten op de doorstroming van het openbaar vervoer is mede een belangrijk aandachtspunt.

Motie 55/2021: Spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal westzijde
In deze motie wordt gevraagd te onderzoeken welke aanpassingen er in het netwerk mogelijk zijn om fietsers eerder te verleiden andere routes te kiezen richting de stallingen aan de westkant van Utrecht Centraal. Hiervoor is onder andere in overleg met de Fietsersbond en het Ontwikkelgroep Lombok Centraal gekeken naar het bestaande fietsnetwerk in relatie tot het project Lombokplein. Om fietsroutes te kunnen beïnvloeden zal op natuurlijke wijze gestuurd moeten worden op de keuze van de fietser. Deze keuzes, afhankelijk van de bestemming, worden in de basis al veel eerder in het fietsnetwerk gemaakt, dus buiten het plangebied Lombokplein. Een nieuwe route langs de zuidzijde van de De Meernbrug zal bijvoorbeeld in combinatie met het verbeteren van de oversteekbaarheid van het 24 Oktoberplein, helpen om fietsers te stimuleren de route via de Graadt van Roggenweg te gebruiken naar de stallingen aan de westzijde van Utrecht Centraal. Hiermee komt er een alternatief

voor de route via de Leidseweg. Zie afbeelding in de bijlage. De komst van de verbinding bij de De Meernbrug is overigens nog een wensbeeld en daarmee onzeker.
De beïnvloeding van deze routekeuzes is mede afhankelijk van de uiteindelijke keuzes in de uitwerking van het fietsnetwerk die is vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040.

Binnen het project Lombokplein is ingezet op het verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur langs de Graadt van Roggenweg. Zo wordt de fietser, naast de Leidseweg, een comfortabele alternatieve route van en naar de westelijke fietsenstallingen geboden. Het gaat onder andere om:
- Een dubbelzijdig fietspad aan weerszijden van de trambaan.
- In het ontwerp zijn optimalisaties gevonden rond de fietsoversteek van de Koningsbergerstraat: de oversteek wordt verbreed en wachttijd voor fietsers parallel aan de Graadt van Roggenweg wordt verkort.
- Bij de huidige afslag P1 aan de Graadt van Roggenweg wordt aangehaakt op het project Beurskwartier 1 om verbindingen in het fietsnetwerk op deze locatie logisch en compleet te maken.
- Verkorting van de oversteektijd bij de kruising Graadt van Roggenweg - Verlengde Damstraat en Croeselaan.
- Er wordt nog onderzoek gedaan naar optimalisatie van de fietsverbindingen rond het te bouwen Jaarbeurspleingebouw, inclusief de daar gewenste fietsenstalling (conform het SPvE Jaarbeurspleingebouw) en de grote fietsenstalling Jaarbeurszijde.
- Tevens wordt ingezet op het lokaal sturen van de fietsers naar de diverse stallingen aan de westzijde van het station doormiddel van digitale bewegwijzering zoals elders in de stad al toegepast wordt.

Naast deze optimalisaties verbeteren we op twee plekken de situatie voor fietsers, wat een positief effect kan hebben op spreiding van fietsverkeer. Enerzijds gaat het om de realisatie van een fietsdoorsteek achter het tankstation aan de Weg der Verenigde Naties. Deze verbinding bij de Uniceflaan optimaliseert de route tussen Kanaleneiland en het Jaarbeursplein. Daarnaast gaat het om het verminderen van de wachttijd voor fietsers op de kruising Overste den Oudenlaan / Weg der Weg der Verenigde Naties. Zie in de bijlage voor bijbehorende kaart.

Motie 58/2021: Extra oversteek Graadt van Roggenweg
De uitwerking van deze motie is als bijlage toegevoegd. De conclusies zijn:
- Vanwege veiligheidsrisico’s, de negatieve effecten op de doorstroming van openbaar vervoer en auto en de onderbreking van de groenstructuur is een oversteek op maaiveldniveau niet wenselijk.
- Ruimtelijk is een loopbrug slecht inpasbaar en heeft een negatieve impact voor de omgeving, vanwege de onderbreking van de continuïteit van de groenstructuur, de visuele impact en de effecten op privacy/inkijk in woningen. Ook heeft deze variant hoge investerings- en beheerkosten.
- Algemeen: Uiteraard zijn er voordelen voor een kleine groep gebruikers welke bijvoorbeeld parkeren aan de ene zijde van de straat en wonen of werken aan de andere zijde van de straat. Gezien dit een kleine groep gebruikers betreft wegen de voordelen niet op tegen de nadelen van een extra oversteek zoals hierboven beschreven. Op netwerkniveau heeft een extra oversteek geen noodzaak.

Hieronder een puntsgewijze opsomming van de diverse toezeggingen op gebied van verkeer.
- Net als in de PvE/FO fase is er over het VO regelmatig afstemming met de provincie (en Qbuzz) over alle raakvlakken met het openbaar vervoer, waaronder de effecten van het project op de doorstroming van de bussen. De kruising Koningsbergerstraat is geoptimaliseerd waardoor zowel voor de bussen als voor de fietsers langs de Graadt van Roggenweg de wachttijden zijn verminderd t.o.v. het PvE/FO. Omdat het opstellen van het VO iets meer tijd vergt, is er op dit

moment nog geen overall beeld van de doorstroming van de bussen en de effecten op de rijtijden. Dit wordt parallel aan de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan verder uitgewerkt en afgestemd met de provincie.
- Het project gaat uit van een vrij liggende trambaan op de Graadt van Roggenweg, zoals die er nu ook ligt. Medegebruik van de trambaan door bussen is – in gezamenlijk overleg tussen provincie en gemeente - als oplossingsrichting afgevallen. Belangrijkste reden is het rijtijdverlies voor zowel tram als bus. Tevens zou een investering in de ombouw (van de huidige trambaan die in 2013 is gerenoveerd) vele miljoenen hebben gekost en zou dit een periode met veel hinder voor het openbaar vervoer betekenen.
- Uit de veiligheidsanalyse van het omdraaien van de rijrichting op de Leidseweg blijkt dat het omdraaien van de rijrichting niet gevaarlijker is dan in de huidige situatie. Dit heeft onder andere ook te maken de spreiding van fietsers en de verwachting dat de parkeerders veelal buurtbewoners zijn. Deze zijn, na een gewenningsperiode, bekend met en zich bewust van de nieuwe situatie. Door de spreiding van de fietsers zal er voldoende tijd en gelegenheid zijn voor in- en uitparkeren. Ook elders op de Leidseweg en in de stad heeft het toepassen van deze oplossing niet tot onveiligheid of meldingen van bewoners of gebruikers geleid. De veiligheidsanalyse is als bijlage toegevoegd.
- In het kader van het verzoek van de raad om het Jaarbeursplein autovrij te maken is er nogmaals met de eigenaren van de parkeergarages van Hojel City Centre gesproken. De ontsluiting van de parkeergarages vanaf de Croeselaan, via het Jaarbeursplein, is noodzakelijk voor het logistieke verkeer en voor het goed functioneren van de garages.
- Het goed oplossen van de K&R op het Jaarbeursplein en uw vraag om het fietspad voor het Jaarbeurspleingebouw een andere plek te geven, is nog in onderzoek, in samenhang met de diverse mobiliteitsstromen (voet, fiets, taxi) op het plein.
- Optimalisering van het aantal vri’s is niet mogelijk. Wel zijn een aantal vri’s functioneel geoptimaliseerd, ten gunste van de wachttijden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto’s.
- Er komen geen openbare minder validen parkeerplekken in het plangebied. Er wordt 1 reeds bestaande en op naam geregistreerde minder validen parkeerplek ingepast.
- In het ontwerp van de Smakkelaarskade is de oversteek van Smakkelaarspark naar het station op een veilige wijze ingepast.

Sijpesteijnkade en -tunnel

Het vernieuwen van de Van Sijpesteijnkade, inclusief het terugbrengen van de Leidse Rijn, de aanleg van een voetgangersbrug (Hagelbrug) over de Leidse Rijn en het verbreden van het water in de Van Sijpesteijntunnel is – conform raadsbesluit op 16 juli 2020 – weer toegevoegd aan het plangebied van het Stationsgebied. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen om dit deel gefaseerd aan te leggen vanaf het najaar 2022, als alle bebouwing op de Westflank Noord is opgeleverd.

Visualisatie Hagelbrug (architect: ZUS)

Er wordt een programma opgezet voor Kunst in de Openbare Ruimte in het westelijk stationsgebied (“Gemene Grond”). Onderdeel hiervan is onder andere kunst in de Van Sijpesteijntunnel, waarbij groen, water, verbinding en licht de belangrijkste inspiratiebronnen zijn.
In het PvE/FO 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.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,