

Gemeente Utrecht

OMGEVINGSVISIE BEURSKWARTIER LOMBOKPLEIN

NAAR EEN GROTER CENTRUM

7 december 2017



Gemeente Utrecht

Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein,
uitgave van gemeente Utrecht.
Telefoon 14030
Website www.utrecht.nl/beurskwartierlombokplein
Email: stadslab@utrecht.nl
Bezoekadres: Stadskantoor, Stadsplateau 1, Utrecht

Datum: 7 december 2017

RAADSBESLUIT

De Raad heeft bij vaststelling van de Omgevingsvisie het navolgende besloten. De beslispunten 2a, 2b, 9 en 10 zijn naar aanleiding van amendementen toegevoegd. De Omgevingsvisie wordt bij verdere uitwerking waar nodig op deze punten aangepast. De amendementen en moties zijn bijgevoegd in bijlage 5.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Jansdam, B. (Berni)
Kenmerk	4568592
Vergadering	gemeenteraad
Vergaderdatum	7 december 2017
Jaargang en nummer	2017, nr. 96
Portefeuille	Stationsgebied

Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein

besluit

1 In te stemmen met de in de reactienota voorgestelde wijzigingen van de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en 2e actualisatie aanvullende MER, zoals samengevat in paragraaf 2.3 van de reactienota.

2 De Omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein inclusief bijlagen vast te stellen met de aanvullende opgaven:

2a Zo spoedig mogelijk of uiterlijk bij de vaststelling van het SPVE legt het college een integrale afweging (ruimtelijk, programmatisch, financieel) voor aan de gemeenteraad met tenminste twee stedenbouwkundige modellen ter hoogte van het park met bebouwing aan de Croeselaan:

* het model uit de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein;

* een gelijkwaardige uitgewerkte variant met het behoud van alle of een substantieel deel van de panden inclusief een park, waarin door meerdere deskundigen aangedragen bruikbare creatieve voorstellen zijn verwerkt. Het behoud van de woonfunctie van de panden wordt daarbij uitdrukkelijk als mogelijkheid opengehouden;

2b Het besluit over het deels slopen dan wel inpassen van de 31 woningen die in de visie plaats maken voor het park aan de Croeselaan pas aan te nemen nadat gekozen is voor een stedenbouwkundig model zoals beschreven bij 2a.

3 De 2e Actualisatie Aanvullende Milieueffectrapportage Beurskwartier/Lombokplein vast te stellen

4 Te starten met het opstellen van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en een Functioneel Ontwerp voor de openbare ruimte voor het ontwikkelgebied Lombokplein. Dit intensief samen te doen met bewoners, ondernemers van Lombok en overige belanghebbenden.

5 Het plangebied Beurskwartier en Lombokplein als onderdeel van de 2e fase Stationsgebied te kwalificeren als A1 gebied conform de nota stallen en parkeren

6 Een quick scan te doen naar de haalbaarheid van een fietstunnel onder het spoor tussen de Jeremias de Deckerstraat en de Nicolaas Beetsstraat.

7 Een verwervingskrediet te verlenen tot een bedrag van 5 miljoen euro ten behoeve van de anticiperende verwerving van woningen aan de Croeselaan en omgeving, binnen het toekomstig plangebied Beurskwartier, vooruitlopend op en te dekken uit de nog te openen grondexploitatie Beurskwartier.

8 Tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op de financiële bijlagen 'Financiële Verkenning Beurskwartier juni 2017' en 'Financiële verkenning Lombokplein juni 2017' te bekrachtigen ex. artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

9 De binnen het plangebied her in te richten 2x1 stadsstraat via de bocht bij het NH-Hotel tot aan de Daalsetunnel *robuust* uit te voeren zodat:

A: nood-en hulpdiensten bij congestie het stilstaand verkeer op de stadsstraat kunnen passeren;

B: langsparkeren op dit stuk geen onnodige congestie veroorzaakt;

C: afslaand bestemmingsverkeer binnen het plangebied eigen opstelvlakken krijgt waar ruimtelijk mogelijk en verkeerskundig noodzakelijk.

Gemeente Utrecht

10. * Een stevig groen gebaar op- en rond het Westplein mogelijk en gewenst is;
* In het SPVE een kwalitatief stadspark te ontwerpen in het plangebied Lombokplein door ongeveer een halvering van het in de visie geplande bouwoppervlakte te realiseren ten bate van meer groen;
* De zo gewonnen openbare ruimte in samenspraak met bewoners en belanghebbenden in te richten met ruimte voor veel groen, spelen en recreatie;
* In het SPVE nader uit te werken kleinschalige voorzieningen (bv horeca, kiosk) te integreren in- of rond dit nieuwe Lombokpark;
* De woningbouw op- en rond het Lombokpark hoofdzakelijk te bestemmen voor doelgroepen met een zeer lage parkeerbehoefte –zoals studentenhuisvesting- zodat er marginale extra weg- en parkeerinfrastructuur voor nodig is.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 7 december 2017

De griffier

mr. M. van Hall

De plv. voorzitter gemeenteraad

M.A. Koning MSc

OMGEVINGSVISIE

5 VOORAF
Voorwoord
Impressie van Beurskwartier en Lombokplein in 2030

11 OPGAVE
De opgave
Ambities van de stad
Ambities van rijk, provincie en regio
Ambities voor het vergrote centrum, 6 thema's
Het plangebied
De omgevingsvisie
The making of

31 STRUCTUUR
De hoofdstructuur
Stedenbouwkundig plan Beurskwartier
Stedenbouwkundig plan Lombokplein
Omgevingsvisiekaart

59 6 THEMA'S
1. Gemengd en inclusief
2. Compact en levendig
3. Fijnmazig
4. Duurzaam
5. Groen en gezond
6. Slim vervoer

125 ONTWIKKELING
Ontwikkelstrategie
Doorrekening
Fasering
Placemaking
Ontwikkelgebied Jaarbeurs
Afsluiting hoe nu verder

132 BIJLAGEN

VOORAF

VOORWOORD



Als ik 's morgens om een uur of half negen op de fiets stap en even later linksaf de Leidseweg, richting de Muntbrug op draai, word ik opgenomen in een twee, drie, of soms wel vier fietsers brede stroom van mensen.
Met zo'n twintig kilometer per uur bewegen we ons langs de Leidsche Rijn, in de richting van het centrum van Utrecht. Als ik even later, tussen al die fietsers, voor het stoplicht sta te wachten, zie ik de brede trappen naar het Stadskantoor en het Centraal Station al.
Ik weet dat daarachter het historische centrum van Utrecht ligt, met de Dom en de Catharijnesingel, die al weer bijna vol water staat.
Straks verdeelt de stroom fietsers zich: trein, universiteit, bank, winkel, kinderopvang.
Langs Tivoli/Vredenburg of over de Moreelsebrug: iedereen om mij heen maakte een gezonde start door vanochtend op de fiets te stappen. Gezond voor zichzelf en gezond voor de stad.

Maar nu staan we nog even – rijen dik - te wachten voor het rode licht...
Links ligt het Westplein met zijn spaghetti aan asfaltwegen. Over een paar jaar zijn Lombok en de Hagelbuurt door één mooie stadsstraat met elkaar verbonden. Daar waar ik nu sta te wachten, stroomt dan de Leidse Rijn.
Schuin voor me staan nu nog bouwkranen op het Jaarbeursplein. Het plein was anderhalf jaar terug het vrolijke centrum van de start van de Tour de France, maar het is nu weer even een bouwput.
Rechts zie ik de Jaarbeurs, waar beurshallen en parkeerterreinen – vanaf 2023 - plaats maken voor een gezond, groen, duurzaam Beurskwartier met 3000 woningen, hotels, werkplekken, pleinen, straten en twee stadsparken. Een 21e eeuwse uitbreiding van het centrum van Utrecht waar, ondanks de hoge bouwdichtheid, de menselijke maat centraal staat.

Vooral op ooghoogte, in de plinten van de gebouwen, moet alles kloppen. De blauwe werkmaquette in het Stadslab is zeker tien keer veranderd en verkleurd. Met iedereen die het wilde, bespraken we afgelopen najaar de inhoudelijke thema's. In grote groepen in het Beatrixgebouw en in kleinere rond de maquette in het Stadslab. Het was boeiend en heel leerzaam.

Het eerste resultaat: een Omgevingsvisie (structuurvisie), die voortbouwt op de Toekomstvisie uit 2015 en die op hoofdlijnen concreet maakt hoe we onze plannen willen realiseren. Het gaat daarbij om het ruimtelijke eindbeeld, maar zeker ook om de tijdelijke invulling: de weg waarlangs we willen bouwen. En met wie we bouwen. Het gaat ook over hoe er nog van alles kan en zal veranderen, omdat de wereld en de mensen nou eenmaal veranderen.

Als het licht op groen springt, kom ik met de fietsers in beweging. Velen rijden gehaast over de bochtige fietspaden en langs dubbelhoge fietsenrekken.
Ik fiets de kelder van het Stadskantoor binnen, stap de lift in en realiseer me: in 2030, als de stad Utrecht waarschijnlijk 400.000 inwoners heeft, hebben we hier, samen met honderden bewoners en andere spelers in onze stad, het centrum uitgebreid. Een uitbreiding die naadloos aansluit op het historische centrum en, net als de Dom en de Oude Gracht, hopelijk nog eeuwen lang mee kan en mensen gelukkig maakt.

Daarvoor is met deze Omgevingsvisie nu de basis gelegd.

Utrecht, juni 2017

Victor Everhardt, wethouder voor het Stationsgebied



UITBREIDING VAN HET CENTRUM

IMPRESSIE VAN BEURSKWARTIER EN LOMBOKPLEIN IN 2030

Dit is het verhaal van een metamorfose. Omgetoverd zijn de open ruimtes van de Jaarbeurs en het Westplein. De stad heeft er voor gekozen om hier een centrum-stedelijke leefwereld te creëren met een heel eigen identiteit. Een levendig centrum met veel verschillende functies, zowel binnen als buiten. Je wilt er zijn. Om rond te lopen, op een trap te zitten, om een ijsje te eten. Je voelt je prettig tussen alle mensen. En zelfs tussen de hoge gebouwen, omdat ze op ooghoogte aantrekkelijk zijn. Maar wel anders dan de binnenstad. Aanvullend en vernieuwend.

Het Beurskwartier is hoogstedelijk, gedurfd, groen en vooruitstrevend. Met getrapte hoogbouw, waar in grote diversiteit wordt gewoond en gewerkt. De compacte stad is hier sfeervol door een fijnmazige ontsluiting en gemêleerde functies op ooghoogte. Mensen slenteren langs de vele creatieve bedrijfjes. Een deel van de 30'er jaren woningen aan de Croeselaan is als een 'laag in de tijd' ingepast in de hoogbouw. Een ander deel is opgegeven voor het verrassende nieuwe stadspark, een verademende groene ruimte die rust én bewegingsruimte geeft. Café/restaurant de Korenbeurs aan de Croeselaan heeft hierbinnen een originele plek gekregen.

Midden door het Beurskwartier, tot over het Merwedekanaal, loopt de centrumboulevard, met een culminatie van 'urban cultures'. Hier vind je publiekstrekkers met een wereldse uitstraling naast experimentele werkplaatsen met lokale betekenis. Het hele Beurskwartier is gezond. Want groen, autovrij en klimaatbestendig. De duurzaam getransformeerde Jaarbeurs heeft een eigen, unieke plek gekregen. Naar alle kanten toe is het Beurskwartier

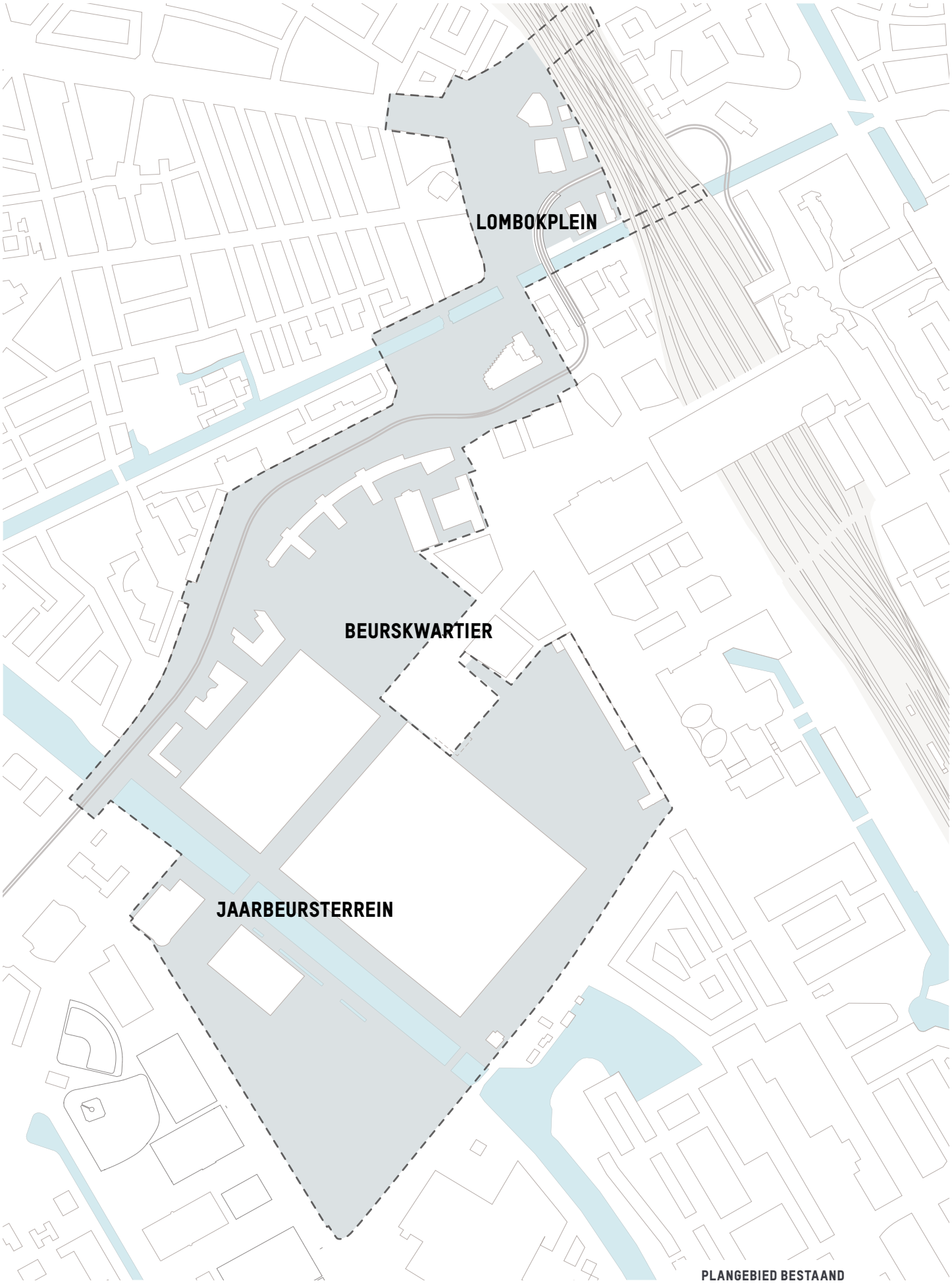


verbonden met zijn directe omgeving.
Het Lombokplein is kleurrijk en vrolijk. En bovenal Lomboks.
De stad is hier geheeld en aaneengesloten gemaakt.
Het autoverkeer is te gast . De Leidse Rijn is hersteld
en bevaarbaar en zorgt voor een ontspannen ambiance.
Aan het water is het Lombokplein een mooie open plek
rijker. Het Lombokplein maakt de wijk compleet en vormt
tegelijkertijd de schakel naar het station en naar de
historische binnenstad. De fijnmazige opzet, de invulling
van 'de plinten' en het multiculturele karakter zorgen voor
een authentieke plek in de stad.

Expliciet is er voor gekozen om het gebied compact en
groen te maken. Door te integreren en te verdichten is
een hecht centrum ontstaan rondom de best bereikbare
plek van Nederland. Met alle fietsen, treinen, trams en
bussen die daar bij horen. De auto is op een aantrekkelijke
wijze ingepast. Het groen is een kernwaarde en geeft
kleur aan de buitenruimtes, aan de verbindingen en zelfs
aan dakterrassen en gevels. Het hemelwater wordt in
waterpleinen opgevangen. Slimme energieconcepten maken
het gebied vrijwel energieneutraal.

Doorslaggevend voor het succes is de grote betrokkenheid
van bewoners en andere gebruikers, die de nieuwe identiteit
mee vorm geven. Het Beurskwartier en het Lombokplein
hebben een 'ziel' gekregen doordat er eigenaarschap is
ontstaan in de nieuwe ontwikkelingen. Een gebied voor
iedereen. Iedereen kan er wonen, werken, eten, naar de film
of in het gras zitten. Met deze fascinerende transformatie is
Utrecht Centrum compleet geworden. Het hart van de stad
klopt als nooit tevoren.

OPGAVE


LOMBOKPLEIN
BEURSKWARTIER
JAARBEURSTERREIN
PLANGEBIED BESTAAND

DE OPGAVE

In deze omgevingsvisie schetst de gemeente het toekomstbeeld, de hoofdlijnen van ontwikkeling, voor het Beurskwartier en het Lombokplein.

HET PLANGEBIED

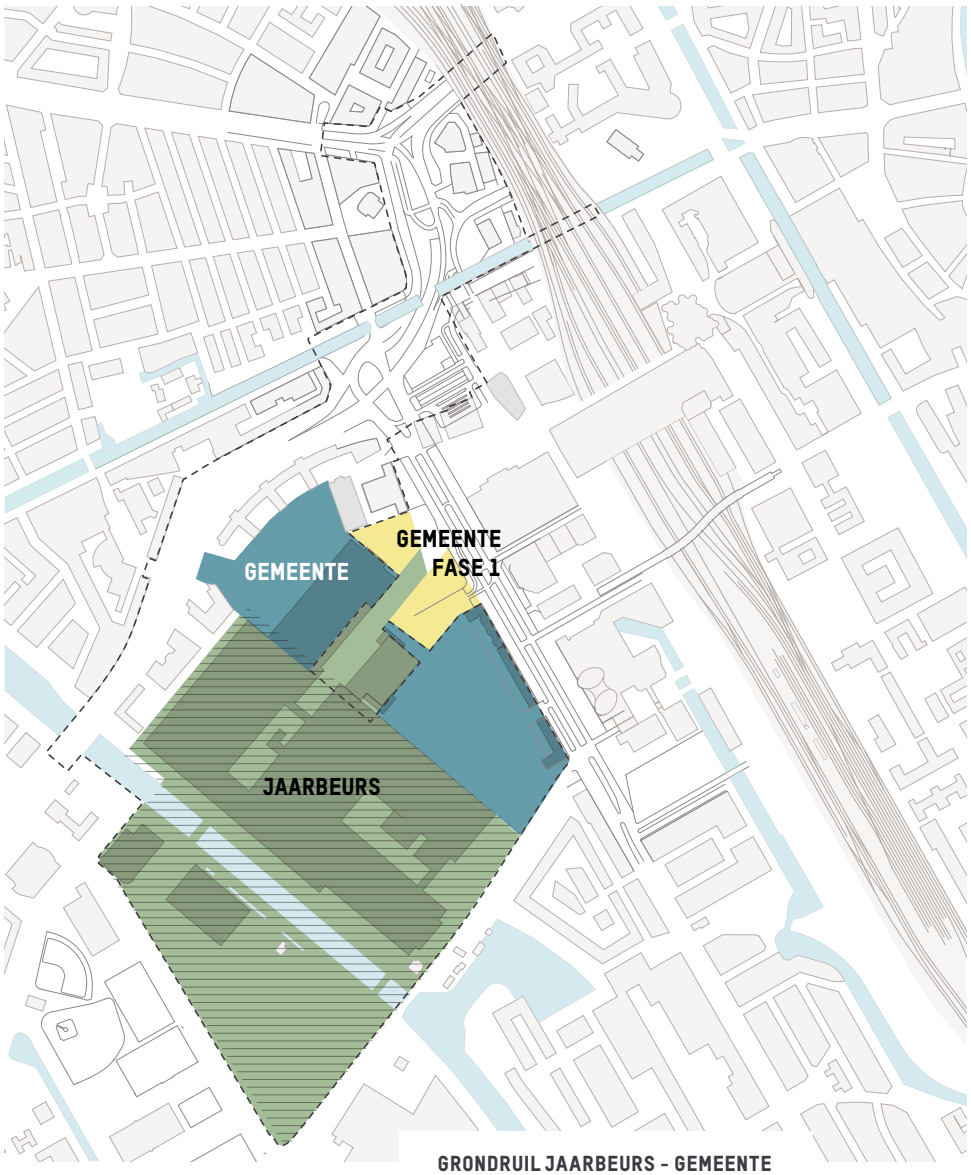
De omgevingsvisie beslaat het gebied direct ten westen van het Centraal Station. In het gebied onderscheiden we drie deelgebieden: het Lombokplein, het Beurskwartier, en het Jaarbeursterrein. Voor de ontwikkeling van de eerste twee is de gemeente Utrecht verantwoordelijk, voor de ontwikkeling van het Jaarbeursterrein is de Jaarbeurs verantwoordelijk. In de omgevingsvisie ligt de nadruk op de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein. Wel is aangegeven waar mogelijke synergie tussen de deelgebieden met het Jaarbeursterrein is te verkrijgen.

OPGAVE

Na het referendum in 2002 verscheen in 2003 het masterplan voor de vernieuwing van het Utrechtse stationsgebied. De eerste fase van deze grootschalige transformatie is in volle gang – een groot aantal projecten is al uitgevoerd. En de heldere verbindingen voor langzaam verkeer door het stationsgebied komen inmiddels tot stand. Nu de tweede fase op punt van beginnen staat, constateren we dat een actualisatie van het oorspronkelijke masterplan gewenst is. De tijd heeft immers niet stil gestaan: sommige feiten, inzichten en omstandigheden zijn veranderd. Ook legt de groei die Utrecht doormaakt extra druk op de historische binnenstad.



MASTERPLAN 2003



GRONDRUIL JAARBEURS - GEMEENTE



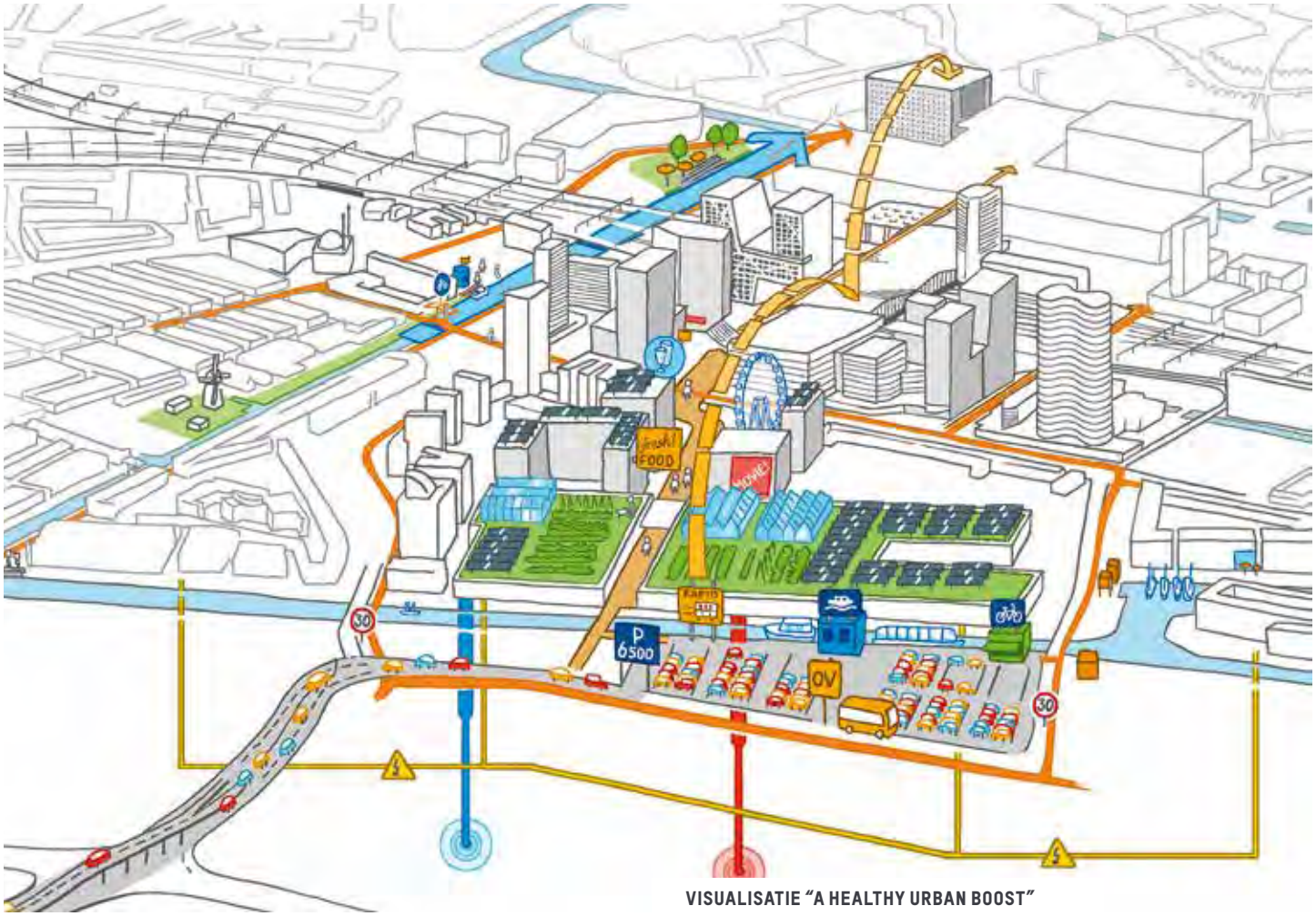




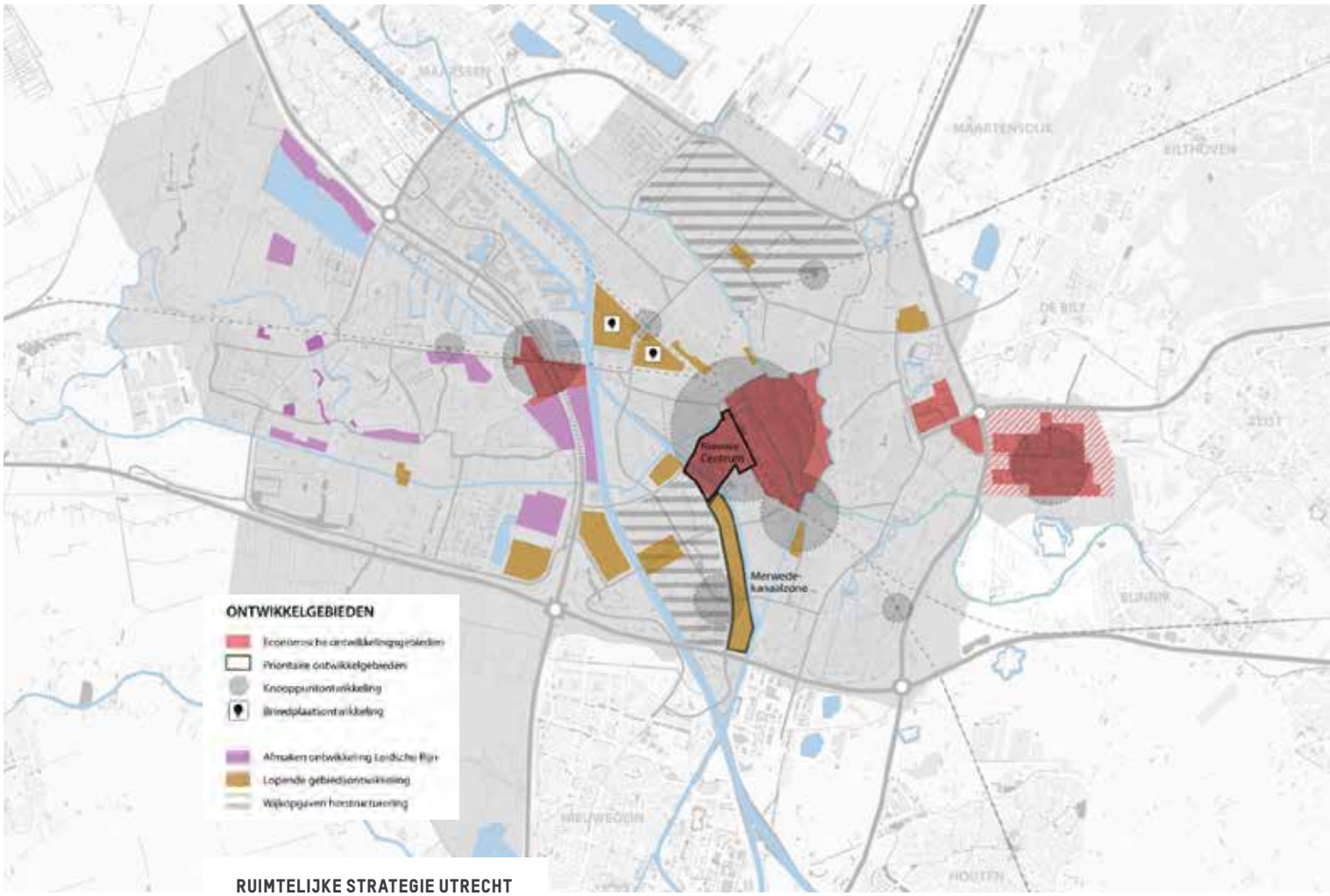


Inspelend op deze nieuwe omstandigheden is in juni 2015 de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'A Healthy Urban Boost' vastgesteld. Kernpunt van dit document: het westelijk deel van het stationsgebied wordt onderdeel van het centrum, een uitbreiding van de binnenstad. Dit nieuwe deel van het centrum zal een toonbeeld worden van een gezonde, duurzame stad.

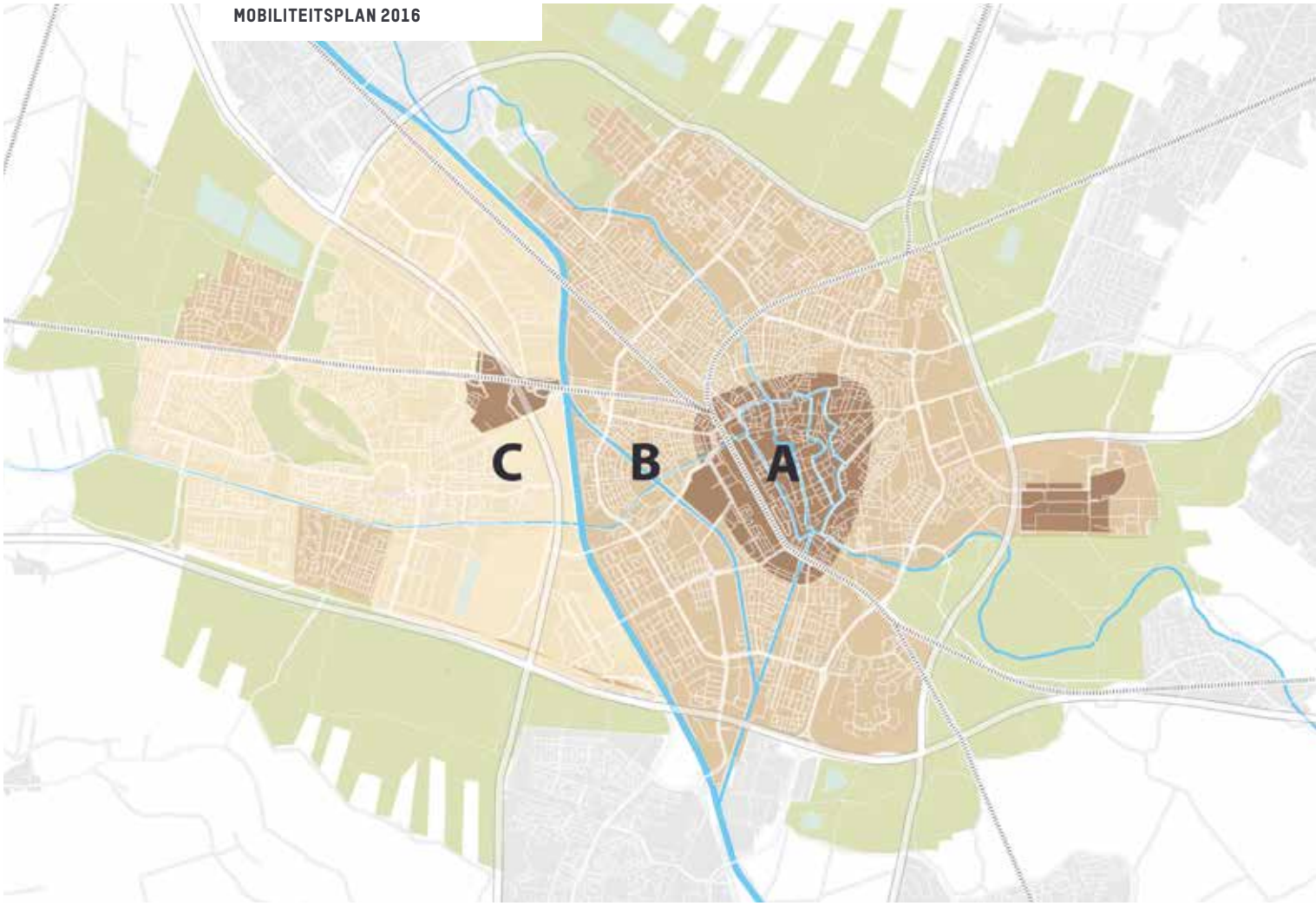
Het afronden van wat in de eerste fase van het stationsgebied al in gang is gezet blijft hierbij natuurlijk belangrijk.
De Ontwikkelovereenkomst met de Jaarbeurs (maart 2016) speelt een grote rol. Hierin is een grondruil overeen gekomen, waardoor de gemeente vanaf 1 januari 2023 de beschikking krijgt over de gronden parallel aan de Croeselaan. Jaarbeurs heeft voor de ontwikkeling van haar gebied begin 2016 een eerste concept masterplan naar buiten gebracht. Dit masterplan wordt op dit moment opnieuw overdacht en aangepast. Het hele gebied, ook het Jaarbeursterrein, is onderdeel van de omgevingsvisie.



VISUALISATIE "A HEALTHY URBAN BOOST"



RUIMTELIJKE STRATEGIE UTRECHT



MOBILITEITSPLAN 2016

AMBITIES VAN DE STAD

Behalve in de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'a Healthy Urban Boost' ligt de basis voor de omgevingsvisie vast in een aantal recente documenten. De belangrijkste zijn de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016, het mobiliteitsplan Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen (mei 2016), Bouwen aan een gezonde toekomst (sept 2015), Woonvisie (2015), Energieplan Utrecht (2015) en De Economische Agenda Utrecht 2012-2018.

Kernwaarden van de Ruimtelijke Strategie zijn gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. De stad groeit door naar 400.000 inwoners rond 2028. Er wordt gekozen voor forse binnenstedelijke ontwikkeling op enkele plekken. Zo kiest Utrecht, naast het afbouwen van Leidsche Rijn, voor hoge dichtheden in het Stationsgebied en in de Merwedekanaalzone. Aan de oostzijde van de stad wil Utrecht de potentie van het Utrecht Science Park (USP) zo goed mogelijk benutten.

Het mobiliteitsplan kiest voor stedelijke kwaliteit, door bij te dragen aan meerdere, brede doelen: Meer ruimte voor voetganger en fietser, zeker ook in centrumlocaties; een systeemsprong van het openbaar vervoer; en een goede autobereikbaarheid voor bestemmingsverkeer in combinatie met een betere benutting van de ring rond de stad.

AMBITIES VAN RIJK, PROVINCIE EN REGIO

De ambities en het beleid van de stad Utrecht sluiten aan op die van rijk, provincie en regio. Net als de gemeente Utrecht streven ook provincie en regio naar het toevoegen van een substantiële hoeveelheid woningbouw, vooral op binnenstedelijke locaties (zie onder meer in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (2013-2028) en de Regionale woningmarktmonitor (2013)).
Het rijk propageert zowel in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2013-2028), als met de Ladder voor Duurzame Verstedelijking stedelijke verdichting rond OV knooppunten, ter optimalisatie van het gebruik van openbaar vervoer.

AMBITIES VOOR HET VERGROTE CENTRUM: 6 THEMA'S

Het gaat goed met Utrecht. De stad is vitaal en de stad groeit. En daar wil Utrecht ruimte voor creëren, niet door een nieuwe stadsuitleg, maar binnen de contouren van de stad. De historische binnenstad wint elke dag aan betekenis, maar barst soms ook bijna uit haar voegen. Met de voltooiing van het centraal station is Utrecht de best bereikbare plek van Nederland. Utrecht is bovendien ook een aantrekkelijke plek om te zijn. Logisch dat de stad kiest voor een verdere hoogstedelijke invulling van het plangebied.

GEMENGD EN INCLUSIEF

Utrecht biedt bijna alle denkbare woonvormen. Het ontbreekt echter aan een hoogstedelijk woonmilieu. Nergens in de Randstad is het mogelijk een grootschalig hoogstedelijk woongebied te ontwikkelen direct naast een centraal station. Utrecht is de enige stad in Nederland die dit kan ontwikkelen; veel ruime appartementen met uitzicht en binnen 5 minuten in de trein. Essentie van hoogstedelijkheid is diversiteit en dichtheid: verschillende activiteiten, verschillende mensen, verschillende gebouwen en plekken maken samen een stad. Het vergrote centrum is een gebied voor iedereen. Ruimte om te wonen en te werken voor iedereen. Niet alleen voor hoog opgeleide jongeren, maar ook een deel sociale woningbouw, en ook appartementen voor gezinnen. Natuurlijk mogen starters en studenten niet ontbreken. Zonder studenten, geen echt centrum.



GESCHEIDEN

GEMENGD & INCLUSIEF

COMPACT EN LEVENDIG

Utrecht en de Utrechtse voorzieningen hebben een potentieel aan gebruikers/ bezoekers van 10 miljoen mensen die binnen één uur Utrecht kunnen bereiken. Het is dan ook logisch dat Jaarbeurs in het hart van de stad ligt, perfect bereikbaar met openbaar vervoer.
Andersom betekent dit dat als je in de nabijheid van het centraal station woont je binnen één uur bij 10 miljoen mensen op de koffie kunt. Bekend zijn de opsommingen

van bewoners uit Utrecht hoe gemakkelijk het wel niet is om in Amsterdam naar een museum te gaan, snel op Schiphol te zijn, even te gaan winkelen in Rotterdam of te gaan onthaasten in Zwolle. Het is daarom ook goed verklaarbaar waarom bedrijven en instellingen zo graag gevestigd zijn in Utrecht en waarom zoveel mensen in Utrecht willen wonen. Twaalf grootschalige bouwprojecten direct rondom dit knooppunt zijn recent gestart. Winkelcentrum Hoog Catharijne staat aan de vooravond van een tweede leven. Een volwassen leven, zich meer bewust van zijn omgeving. De stad kiest voor een verdere hoogstedelijke invulling van het plangebied. Juist dit is de plek waar de stad zich een hoge dichtheid kan permitteren en waar – doordat er veel mensen wonen en werken - een levendig gemengd centrummilieu kan ontstaan.



UITBREIDEN COMPACT & LEVENDIG

FIJNMAZIG

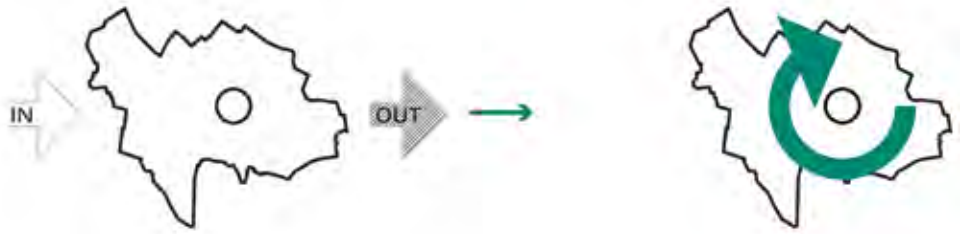
Steden groeien, ontwikkelen, krimpen, veranderen. Een continu proces dat door ontelbaar vele factoren en invloeden bepaald wordt. De stad is een levend organisme. Het denken over het vergrote centrum mag niet beperkt worden door plangrenzen, projectgrenzen of deadlines. Ambitie moet zijn dit te vernieuwen deel van de stad een wezenlijk deel van die stad te laten 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. Historische stadsstructuren zijn deels nog zichtbaar, deels verscholen, deels verdwenen. Werken aan Utrecht is vooral een renovatie / transformatie / restauratieopgave. Het vergt de mentaliteit van een verbeteraar. We maken geen infrastructuur meer. We ontwerpen en realiseren alleen nog stadsstructuren, die gebieden verbinden en buurten ontsluiten.



RADIALEN FIJNMAZIG

DUURZAAM

Hoe dichter hoe beter! Klinkt misschien wat overdreven maar stedelijke dichtheid levert op alle fronten voordelen op. Hoge dichtheid is gunstig voor horeca en buurtwinkels, voor levendigheid op straat en voor het openbaar vervoer.
De relatie tussen hoge dichtheid en een modal split (vervoerwijze keuze) ten gunste van openbaar vervoer, fietsen en wandelen is bewezen. Draagvlak voor voorzieningen is hoger maar ook zaken als afval, warmte, water, etc. zijn efficiënter te organiseren.
De voordelen zijn evident en de vraag is er. De stip op de horizon is een energie neutraal centrumgebied. Utrecht wil in het vergrote centrum koploper zijn. Utrecht heeft aan marktpartijen en andere potentiële opdrachtgevers ook iets te bieden. Unieke kans om dit zo in te zetten dat een echte sprong in duurzaamheid wordt gemaakt.



LINEAIR **DUURZAAM**

GROEN EN GEZOND

Utrecht wil met een vergroot centrum 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. Verplaatsen te voet en per fiets zal, zeker in het centrumgebied, aantrekkelijker en logischer zijn dan verplaatsing met de auto. Kern van de opgave is 'hoe leven mensen hier straks?', 'waar ontmoeten ze elkaar?', 'kan een kind veilig op zijn fiets naar de andere kant van het vergrote centrum?', 'hoe kunnen reizigers makkelijk en toch gezond eten?' en 'waar haalt een dame van 80 haar boodschappen?'. De gezonde mens centraal dus, en de menselijke maat. Schone lucht; plekken waar het even rustig is en een groene, goed bezonde buitenruimte zijn hier vanzelfsprekend.



GROEN BUITEN **GROEN & GEZOND**

SLIM VERVOER

Utrecht wil slim zijn. Het gaat erom de mobiliteitsvraag met de meest efficiënte, veilige en duurzame mobiliteitskeuze te stimuleren. Utrecht wil niet klakkeloos doorgaan met het verder uitbreiden van de parkeervoorzieningen in het centrum. Minder parkeren betekent immers minder autoverkeer. Deelautosystemen floreren in steden met hoge dichtheid.
Slimme service concepten zijn in opkomst. Ook wil Utrecht inspelen op de transities die eraan komen: de overstap op elektrische auto's, bezorgservices en, veel ingrijpender, het fenomeen van de zelfrijdende vervoerssystemen.



MOBILITEIT **SLIM VERVOER**

Bij het opstellen van de omgevingsvisie staan deze zes thema's centraal. Samen met de stedenbouwkundige structuur (hoofdstuk Structuur) definiëren de zes thema's het gewenste karakter en identiteit van gebied. Samen leggen zij de basis voor een toekomstvaste gezonde verstedelijking,'healthy urban living'.



PLANGEBIED MET NAAMGEVING



LUCHTFOTO PLANGEBIED



STATIONSGEBIED FASE 1 + FASE 2

HET PLANGEBIED

PLANGEBIED NU

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. Aan de zuidwestzijde is Parkhaven, een aantrekkelijk stadswijkje, ontwikkeld. Langs de Croeselaan is met de opening van het nieuwe kantoor van de Rabobank in 2011 een verandering naar een stationsgebied met een nieuwe uitstraling in gang gezet.

STATIONSGEBIED 1E FASE

De afgelopen jaren zijn aan de zijde van de binnenstad inmiddels grote projecten gerealiseerd: de bouw van Tivoli-Vredenburg, de grootschalige verbouwing van Hoog Catharijne en het herstel van de singel. Ook de bouw van de nieuwe stationsterminal die beide zijden van het spoor verbindt, geeft identiteit aan het gebied. Samen met het nieuwe stadskantoor en de trappen naar het Jaarbeursplein, heeft Utrecht een nieuwe plek van betekenis gekregen. Binnen de eerste fase van het stationsgebied zullen de komende periode nog veel ontwikkelingen plaatsvinden. De bouw van nieuwe kantoor- en wooncomplexen en de aanleg van nieuwe openbare ruimten. Met de realisatie van het Jaarbeursplein en de verbrede en groene Croeselaan komt er veel ruimte voor voetgangers en fietsers. Met de opening van de nieuwe Moreelsebrug is bovendien een nieuwe verbinding met de binnenstad gemaakt.
Ook op het terrein van de Jaarbeurs hebben de eerste veranderingen al plaatsgevonden: een stuk van de centrumboulevard, de route voor voetgangers van station naar de jaarbeurs, is hier gerealiseerd. Aan deze boulevard is de nieuwe bioscoop gevestigd, die een van de publiekstrekkers in het gebied wordt, vooral in de avonduren. En aan de boulevard komen de komende jaren nog twee projecten: het Amârth (hotel en appartementen) en de plot ‘Healthy Urban Quarter’ die formeel binnen de eerste fase vallen, maar ruimtelijk meedoen en bijdragen aan de structuur van het Beurskwartier.

JAARBEURS

Op 23 maart 2016 heeft de gemeente Utrecht met Jaarbeurs de Ontwikkel-overeenkomst Jaarbeursterrein gesloten. Een belangrijk onderdeel van deze overeenkomst is een grondruil, waardoor de gemeente vanaf 1 januari 2023 de beschikking krijgt over de gronden van het Beurskwartier, inclusief de plot Prins van Oranjehal. Tot die datum behoudt Jaarbeurs de beschikking over de parkeerterreinen



FOTO JAARBEURS 1928

P1 en P3.
De grond onder de Jaarbeurshallen (uitgezonderd de Prins van Oranjehal) wordt omgezet van tijdelijke naar eeuwigdurende erfpacht, waardoor Jaarbeurs bedrijfszekerheid op de lange termijn verkrijgt en kan investeren in nieuwe hallen. De parkeerfunctie zal geconcentreerd worden op de locatie overzijde Merwedekanaal (de huidige parkeerterreinen P2 en P4). Holland Casino heeft aangekondigd in de loop van 2019 een andere locatie in Utrecht te willen betrekken. Jaarbeurs zal – in overleg met de gemeente - voor de overzijde Merwedekanaal een integrale visie opstellen voor het parkeren en vastgoedontwikkelingen.
Jaarbeurs heeft voor de (her)ontwikkeling van haar terreinen (Jaarbeurshallen en locatie overzijde Merwedekanaal) een Masterplan Jaarbeurs opgesteld, waarover Jaarbeurs met een groot aantal belangengroepen heeft gecommuniceerd. Inmiddels werkt Jaarbeurs aan een volgende versie van dit Masterplan.

Jaarbeurs en gemeente hebben een aantal gezamenlijke uitgangspunten opgesteld voor de ontwikkeling van hun deelgebieden in Fase 2, namelijk streven naar:
een energieneutraal gebied, duidelijke vergroening en een hoogwaardig en kwalitatief attractief gebied. De Jaarbeurs is van plan haar bestaande hallen te vernieuwen en te beperken tot circa 90.000m².

Voor het fietsparkeren ten behoeve van Jaarbeursdoeleinden en de Kinepolis bioscoop (1.250 plaatsen in totaal) wordt gekeken of een gezamenlijke ontwikkeling en exploitatie mogelijk is, in combinatie met het fietsparkeren van functies op de Kop Jaarbeurs en het Beurskwartier.
Voor wat betreft autoparkeren beschikt Jaarbeurs, inclusief de plot Holland Casino, over maximaal 6.500 parkeerplaatsen.
Voor aan- en afvoer van goederen voor de Jaarbeurs zal een expeditiebrug over het Merwedekanaal worden gerealiseerd. Nadat deze is gerealiseerd, zal het expeditieverkeer van Jaarbeurs volledig op eigen terrein worden afgewikkeld.



PLAN MOREELSE 1664

PLANGEBIED IN HET VERLEDEN

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.



LEIDSE RIJN EN CROESELAAN, 1926

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.

DE OMGEVINGSVISIE

Een omgevingsvisie voor een bepaald gebied, zoals het Beurskwartier – Lombokplein, bevat de hoofdlijnen van de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van dat gebied op de middellange en lange termijn.
Deze omgevingsvisie is een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. De gemeente Utrecht mag van het rijk al experimenteren met de Omgevingswet en kan op die manier vooruitlopen op die nieuwe wet die over een paar jaar van kracht zal worden. Vandaar ook dat we dit document al omgevingsvisie noemen.



CROESELAAN, 1932



LEIDSE RIJN 1782



CROESELAAN 91, 1928

In deze omgevingsvisie heeft de gemeente het toekomstbeeld voor het Beurskwartier en het Lombokplein vastgelegd.
Het is van belang om de visie van de gemeente Utrecht op de herontwikkeling van dit gebied aan te geven, met name omdat er sprake is van ontwikkelingen die een langdurige voorbereiding vergen. Op deze manier wordt richting gegeven aan de transformatie van een nu nog groot Jaarbeursgebied en verkeersgebied naar een gemengd gebied met ruimte voor Jaarbeurs en wonen en werken in een heldere en duurzame structuur.
De omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein vervangt, voor het gebied waarop het van toepassing is, het in 2006 vastgestelde structuurplan stationsgebied.

De omgevingsvisie 'Beurskwartier – Lombokplein: naar een groter centrum' is in de omgevingsvisiekaart (blz. 57) vastgelegd. Deze visiekaart geeft de gewenste ruimtelijke en programmatische ontwikkelingsrichting weer. Daarnaast is een stedenbouwkundige plankaart (blz. 34) opgenomen die ingaat op de gewenste stedenbouwkundige en landschappelijke samenhang, alsook op de stedenbouwkundige korrelgrootte. Deze kaart vormt een illustratie bij de omgevingsvisiekaart.
De drie hoofdlijnen van deze omgevingsvisie zijn:

- Het bepalen van een gedragen gemeentelijke koers voor de ontwikkeling van het centrumgebied, het Beurskwartier en het Lombokplein, ten westen van het Centraal Station;
- Het vastleggen van het toekomstige ontwikkelgebied van de Jaarbeurs;
- Het bieden van een wettelijke grondslag voor de verdere ontwikkeling van de verschillende deelgebieden.

THE MAKING OF

Op de tweede verdieping van het stadskantoor werd een open Stadslab ingericht, waar het afgelopen jaar dagelijks gesprekken zijn gevoerd met raadsleden, met bewoners en belanghebbenden, met overheden (andere steden, provincie en ministeries) en met experts uit de stedenbouw en de gebiedsontwikkeling over de kansen en keuzes voor het vergrote centrum.

De omgevingsvisie is niet achter het bureau of achter de tekentafel tot stand gekomen. Op verzoek van de gemeenteraad is, in aanloop naar de omgevingsvisie, een uitgebreid participatietraject georganiseerd waarbij iedereen – raad, bewoners, forensen, bedrijven, andere belanghebbenden – mee kon praten. In eerste instantie is van gedachten gewisseld rond zeven thematische keuzedocumenten met, per onderwerp, de meest prangende kwesties. In vervolg hierop is, veelal rond de werkmaquette, meegedacht met de aanzetten voor het plan.
Er zijn klankbordbijeenkomsten georganiseerd met een grote groep stakeholders. Er is intensief overlegd met de Ontwikkelgroep Lombok over de inpassing van de stadsstraat en de herontwikkeling van het Westplein. Ook is twee keer gesproken met de ondernemers/winkeliers van Lombok. Voor bewoners van de Croeselaan, van wie op termijn de woningen worden gesloopt dan wel worden getransformeerd, werd tweemaal een inloopbijeenkomst gehouden. Driemaal is het afgelopen half jaar een Stadsgesprek georganiseerd, waar belangstellenden de gelegenheid kregen diep op de inhoud in te gaan. Jongeren zijn actief betrokken tijdens twee bijeenkomsten: eenmaal een workshop met alle trainees van bedrijven en organisaties uit het plangebied en eenmaal een workshop georganiseerd door de Nationale Jeugdraad. Al die gesprekken waren inzicht gevend en inspirerend. Het bood de mogelijkheid om tijdens de planvorming ideeën te toetsen: komt het verhaal over? lijkt het voorstel een goede invalshoek? is er support?
De discussies over de keuzedocumenten leidden tot verbreding en tot nieuwe inzichten. De stap richting omgevingsvisie vroeg om stellingname en om richting:







STADSGESPREKKEN EN GESPREKKEN IN HET STADSLAB

wat komt er als algemene deler boven drijven? Wat past het best bij de opgave en bij Utrecht?

Hieraan werd in het Stadslab ontworpen en tegelijkertijd werd, op uiteenlopende onderwerpen, doorgestudeerd, de diepte ingegaan. Hierbij zijn naast gemeentelijke deskundigen, een breed scala aan experts betrokken geweest:

› De beoogde energieneutraliteit en klimaatbestendigheid van het plangebied is onderwerp van een groot onderzoek dat is opgezet door het Utrecht Sustainability Institute (USI) in samenwerking met gemeente Utrecht en de Jaarbeurs. Het onderzoek is onderdeel van een groter Europees programma met als onderwerp Smart Sustainable Districts.

› Het net ingestelde ontwerpteam (0-team) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bood ons op eigen initiatief een zijlicht op de eerste planschetsen en uitgangspunten. Met de inzet van ontwerpers werden de thema's 'aantrekkelijke bereikbaarheid', 'Utrechtse vormen van stedelijkheid', 'Jaarbeurs en transport oriented development ' verder uitgeplozen en naast de eerste plannen voor het gebied gelegd.

› En tenslotte wordt vanuit de gemeente samengewerkt met Provincie, met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en met Rijkswaterstaat in een zogeheten Living Lab. Ook hier is het plangebied onderwerp van studie. Vanuit verschillende invalshoeken – smart mobility, duurzaamheid, gezonde verstedelijking, gezond gedrag - is, door verschillende bureaus in Nederland, gestudeerd op praktische toepassing in het Utrechts Stationsgebied.

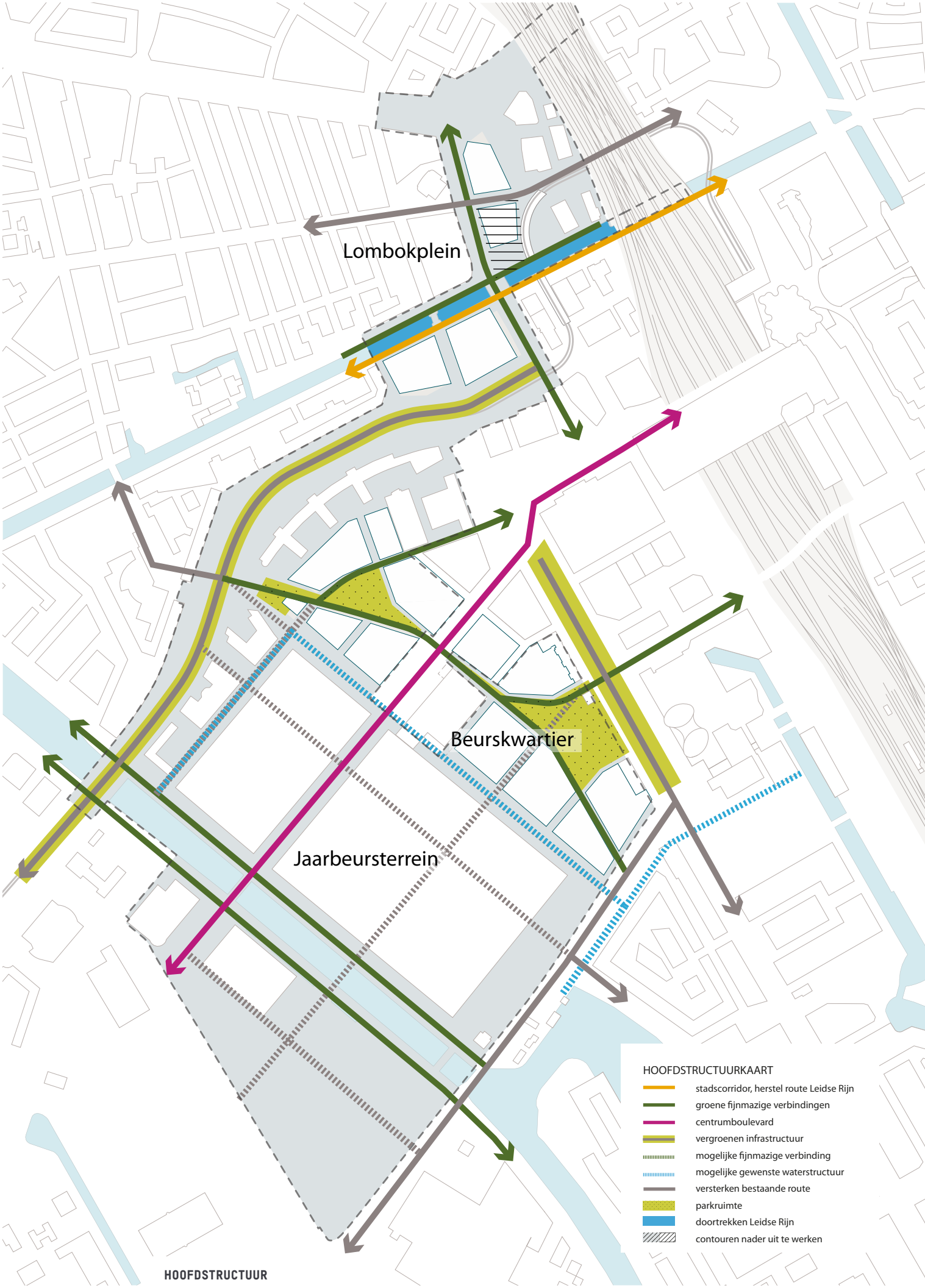
Deze onderzoeken betekenden een verdere verrijking. De uitdaging is geweest om alle goede inzichten en ideeën een plek te geven in het plan voor het gebied, de omgevingsvisie.

Het denken houdt na de omgevingsvisie niet op. Er moet en kan nog veel worden uitgewerkt. Met het vaststellen van de omgevingsvisie door de gemeenteraad staan de contouren, en stellen we de koers vast.





STRUCTUUR



HOOFDSTRUCTUUR

HOOFDSTRUCTUUR

NAADLOOS ONDERDEEL VAN DE STAD

Belangrijk is dat het plangebied uiteindelijk naadloos verbonden is met de stad als totaal. Dit wordt bereikt door het aanhechten van doorgaande verbindingen en structuren en door het herstellen van de stedelijke maaswijdte (de doorwaadbaarheid) in het gebied.
De hoofdstructuur van het gebied wordt daarom gevormd door een logisch systeem van doorgaande routes, parken en pleinen, waarbij de onderlinge afstand tussen die routes voor voetgangers en fietsers niet te groot is.

DRIE DEELGEBIEDEN

Het plangebied beslaat drie deelgebieden met geheel verschillende identiteiten: het Beurskwartier, het Lombokplein en het Jaarbeursterrein.

1. Beurskwartier is de kern van de centrumontwikkeling

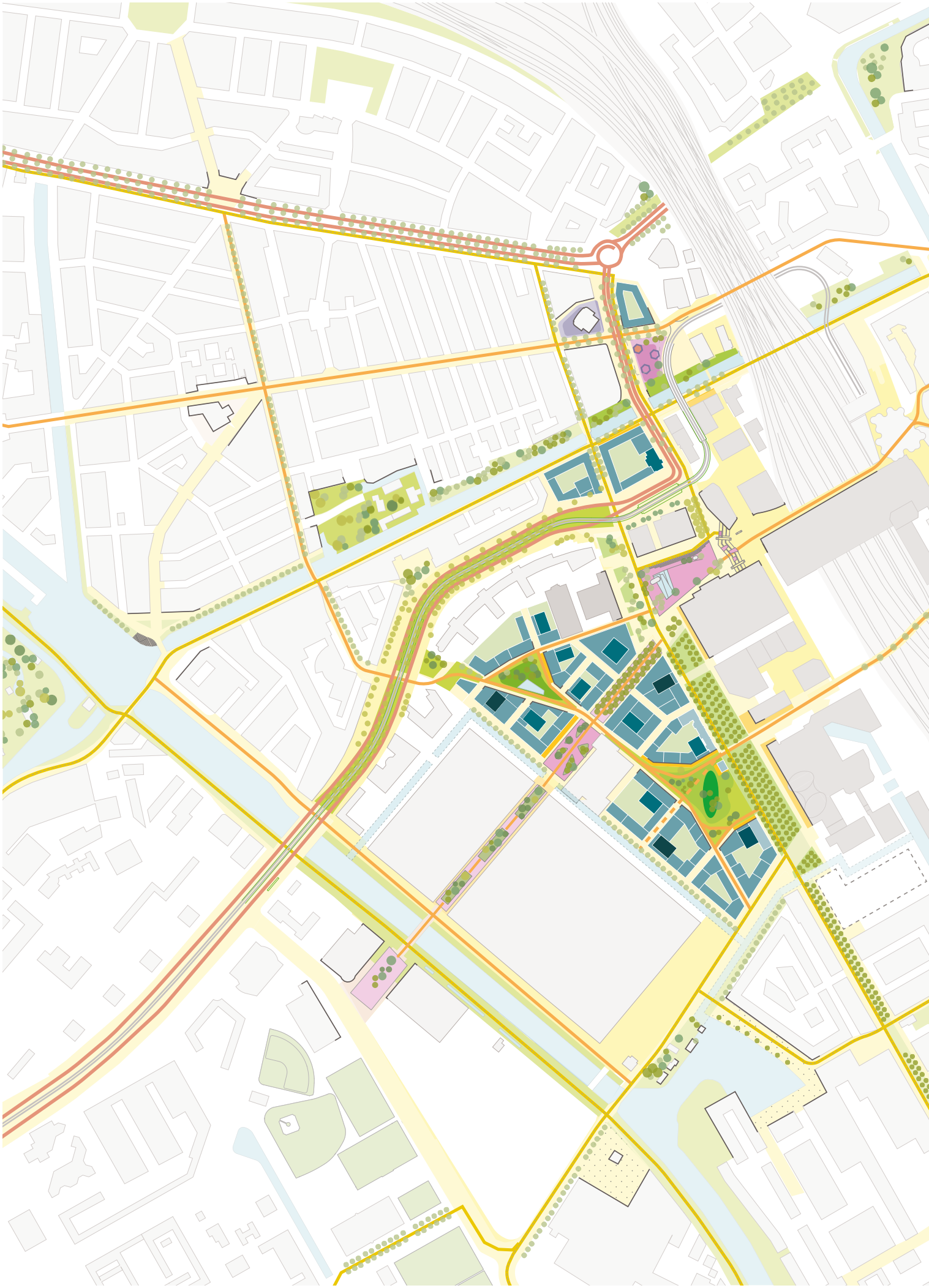
Het Beurskwartier is het vervolg op de eerste fase van de Stationsgebiedontwikkeling. Waar in de eerste fase aan de westzijde van stationsgebied vooral veel kantoorruimte was gepland, komt in het Beurskwartier vooral veel woningbouw. Wonen in hoge dichtheden, werkruimte en veel andere stedelijke functies. Samen met de eerste fase ontstaat een levendige mix, een gemengd stedelijk gebied. De unieke ligging wordt zo volledig uitgenut. Juist dit is de plek waar een nieuw gemengd hoogstedelijk centrum milieu grote kans van slagen heeft. Intense gebiedsontwikkeling rond vervoersknopen is een enorme bijdrage aan de gewenste duurzame stedelijke ontwikkeling. Daarnaast geldt het motief dat economische vitaliteit nauw samenhangt met de beschikbaarheid van hoogwaardige stedelijke centrummilieus. Trefwoorden voor het Beurskwartier zijn: hoogstedelijk met menselijke maat, groen, duurzaam, stedelijke mix, contrastrijk en kleurrijk, innovatief met lef, en Utrechts.

2. Lombokplein gaat over het herstellen en versterken van bestaande identiteit

In de eerste plaats gaat het hier natuurlijk om het doortrekken en herstellen van de Leidse Rijn. Het water wordt teruggebracht, het fietspad rechtgetrokken en langs de route komt bebouwing. De invulling van het Lombokplein is van een andere orde. Hier is de kwestie vooral het herstellen van het stedelijk weefsel: van een dramatische infravlakte weer een prettig, levendig stuk stad maken. Dit kan door het toevoegen van ‘Lombokse’ bouwblokken en een plein aan het water. Trefwoorden voor het Lombokplein zijn Lomboks, ontmoeten, en relaxed. Daarnaast door de verkeersbundel te transformeren naar een gewone, vrij drukke stadstraat, verkeerskundig te vergelijken met ‘t Goylaan West. Een prettige, goed oversteekbare straat, die tegelijkertijd zo is uitgekiend dat de binnenstad voldoende bereikbaar blijft.

3. Jaarbeursterrein gaat over de toekomst van het eigendom van Jaarbeurs

De Jaarbeurs werkt aan een nieuwe versie van haar Masterplan, in deze omgevingsvisie gaan we daar nog niet op in.

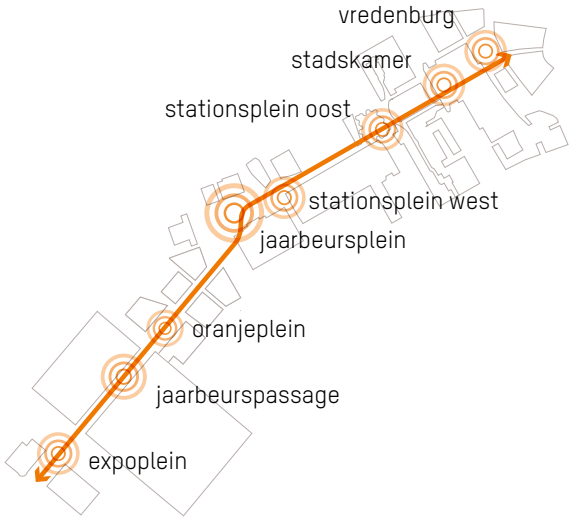



STEDENBOUWKUNDIGE PLANKAART
bouwkavels hoogbouw 70-90m
bouwkavels 12-25-45m
semi private binnentuin
publieke ruimte
stadsplateau
pleinen
parkruimte
parken in de omgeving
pleinen omgeving
verbinding langzaam verkeer
hoofdstructuur langzaam verkeer
placemaking
mogelijke waterberging

STEDENBOUWKUNDIG PLAN BEURSKWARTIER

CENTRUMBOULEVARD

Een grid, loodrecht op het Merwedekanaal, vormt de hoofdstructuur van het Beurskwartier. In oost-westelijke richting is de centrumboulevard de belangrijkste voetgangersverbinding. Een stadse structuur die belangrijke stedelijke programma's aaneenrijgt en uiteindelijk uitkomt op het Vredenburgplein. In het Beurskwartier komen aan de centrumboulevard (die hier ondertussen 'Jaarbeursboulevard' wordt genoemd) de meest publieke bestemmingen en dus de meeste mensen. Het wordt binnen het Beurskwartier de meest stedelijke ruimte. Nu al liggen hier de entree van de Jaarbeurs en van een bioscoop met een foodcourt. Ook komt er een hotel met woningen. Op termijn komen hier nieuwe publiek trekkende functies bij, in de sfeer van entertainment, leisure en cultuur. De invulling van de plint van de Healthy Urban Quarter zal de eerste belangrijke toevoeging zijn.



CENTRUMBOULEVARD - VOETGANGERSROUTE

LANGZAAM VERKEERSROUTE DOOR GROENE RUIMTEN

In noord-zuid richting ligt door het gehele Beurskwartier een brede groene route met twee parken. De route is een aantrekkelijke verbinding voor voetgangers en fietsers tussen Lombok en Dichterswijk en, via de Moreelsebrug, met de historische binnenstad. In ruimer perspectief is de route onderdeel van een stelsel van stedelijke verbindingen voor voetgangers en fietsers, die de groene plekken en parken van de stad met elkaar verbinden.

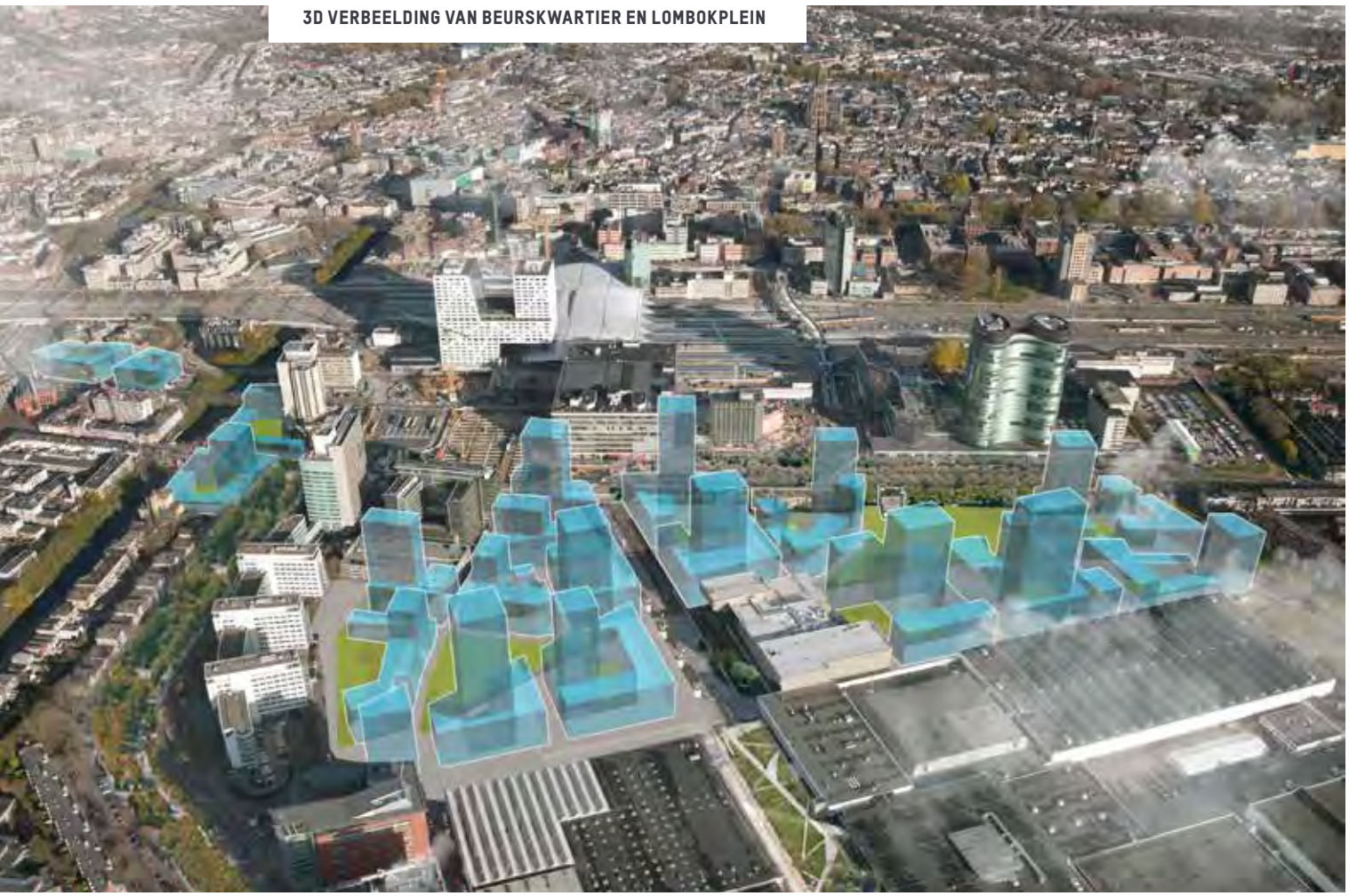


FIETS- EN VOETGANGERSROUTE



UITSNEDE STEDENBOUWKUNDIGE PLANKAART BEURSKWARTIER

3D VERBEELDING VAN BEURSKWARTIER EN LOMBOKPLEIN





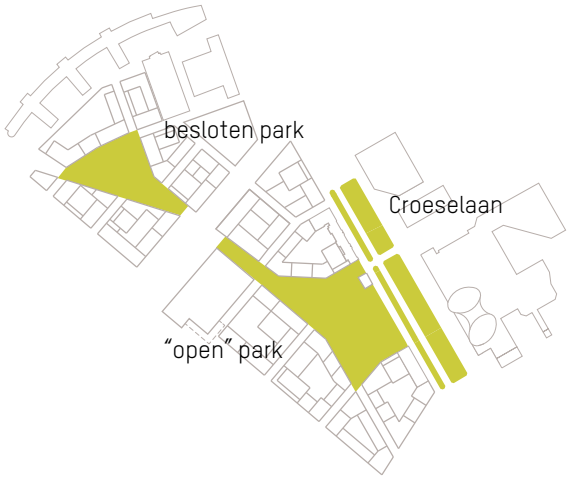
REFERENTIE OPEN PARK - PARK LEPELENBURG UTRECHT

REFERENTIE BESLOTEN PARK - PANCRAS SQUARE LONDEN



TWEE PARKEN

Aan het Beurskwartier worden twee mooi ingerichte, en goed beheerde parkruimtes toegevoegd. Een intiem parkje en een meer open park direct aan de Croeselaan.
Een mooie Utrechtse referentie voor het open park aan de Croeselaan is het Lepelenburg. Een echte stedelijke plek waar mensen komen om te wandelen, om in de zomer te picknicken, of om in het gras te liggen. Dit park wordt omlijst door de hoogstedelijke bouwblokken aan de westzijde en aan de oostzijde door de groen ingerichte (5 bomenrijen) verkeersluwe Croeselaan, met de hoogbouw van de Knoop en de Rabobank.
De esplanade langs Rabobank, Knoop en Beatrixgebouw transformeert als vanzelf mee: ook hier ontstaat door een goede zonligging en de aanwezigheid van veel mensen ruimte voor terrassen.
Een referentie voor het driehoekige, intiemere park is Pancras Square in Kings Cross in Londen: een driehoekig waterplein omgeven door fraaie, spraakmakende architectuur met een zichtlijn op een kerktoren. Het intieme park in het Beurskwartier heeft dezelfde potentie: de zichtlijn is in dit geval gericht op een heel precies gesitueerde woontoren, die in architectonische uitwerking uitzonderlijk moet zijn.
Vanzelfsprekend draagt de bebouwing rond de parken bij aan de sfeer in het park en aan de beleefde veiligheid. De (woon)bebouwing kijkt uit op het park, er zijn heel veel voordeuren, grote entreehallen, functies in de plint en op strategische plekken zijn er functies die echt iets toevoegen, zoals een goed terras, een kinderspeelplek in de ochtendzon, of een fijn café.





SFEERBEELD NIEUW PARK AAN DE CROESELAAN IN HET BEURSKWARTIER

Het nieuwe park aan de Croeselaan wordt één van de twee centrale plekken waar omheen de nieuwe bebouwing is gesitueerd. Door de ligging aan de Croeselaan ontstaat er optisch een grotere parkruimte.





SFEERBEELD NIEUW, BESLOTEN, PARK IN HET BEURSKWARTIER

Het tweede park in het Beurskwartier heeft een driehoekige vorm en een meer intiem karakter, doordat het geheel omsloten is door de nieuwe bouwblokken. Er doorheen loopt een nieuwe fietsverbinding naar Lombok, over de Graadt van Roggenweg heen.



GEMENGD HOOGSTEDELIJK WOONMILIEU

De centrumboulevard en de parken bepalen de verblijfskwaliteit en sfeer van het Beurskwartier. Er wordt in het Beurskwartier gewoond en gewerkt in gesloten, deels doorgaanbare, bouwblokken die ofwel aan een van beide parken, ofwel aan de centrumboulevard liggen. Zo heeft elk bouwblok en elke woning een eigen kwaliteit. Het Beurskwartier krijgt een hoogstedelijk, gemengd programma, dat wil zeggen: veel wonen (ca. 3000 woningen); verspreide ruimte voor werken en horeca en creatieve bedrijvigheid in de plinten.

INPASSING DEEL VAN DE BESTAANDE PANDEN AAN DE CROESELAAN

In het Beurskwartier staan aan de Croeselaan een historisch stadscafé uit 1932 (de huidige Korenbeurs), een lange rij mooi gedetailleerde beneden-bovenwoningen uit de periode na 1932 en een appartementenblokje uit de jaren ‘80. Interessante, waardevolle bebouwing maar van een heel andere schaal en maat dan de gewenste gebiedstransformatie. Bovendien met een zodanige ligging dat elke toevoeging van hoogbouw aan het gebied leidt tot een bezonningsprobleem.
Gezocht is naar mogelijkheden om toch een deel van deze woningen in te passen in de nieuwe stedenbouwkundige structuur, om zo de interessante gelaagdheid in de tijd, het historisch perspectief, als kwaliteit te behouden. Juist het laten zien van deze gelaagdheid en architectonische detaillering kan immers belangrijk bijdragen aan de toekomstige appreciatie van het toekomstige gebied.
Een uitdagende opgave. De oplossing is gevonden in inpassing van een deel van de woningen als onderdeel van de nieuwe stedelijke bouwblokken. Inpassing dus op een bijzondere manier. De bebouwing die overeind blijft wordt onderdeel van het bouwblok. Direct achter een deel van de bestaande bebouwing komt hoogbouw.
De huidige woningen worden getransformeerd. Het zijn straks de entrees van hoogbouw, het zijn werkruimtes en het zijn opnieuw ingedeelde woonruimtes.
Op de plek van het toekomstige park en op de plek waar de fietsroute vanaf de Moreelse brug wordt doorgetrokken, worden de bestaande woningen gesloopt. Dit geldt ook voor de woon/werkruimtes aan de van Zijstweg. Hier wordt de nieuwe bebouwing in lijn gebracht met de Van Zijstweg. (Zie bijlage 4 voor een overzicht van de betreffende panden). We gaan uit van de aankoop van alle 105 woningen (adressen) in het plangebied, waarvan er 44 worden gesloopt (31 bij het toekomstige park; adres Croeselaan/Veemarktplein/Veemarktstraat en 13 langs de Van Zijstweg; adres Van Zijstweg en 1x Croeselaan).
De Korenbeurs, een door de gemeente gebouwd vrijstaand koffiehuis uit 1932, dat in oorspronkelijker staat zou kunnen worden terug gebracht, wordt gespaard als de aantrekkelijke uitspanning in het park.



REFERENTIE GEMENGD HOOGSTEDELIJK BOUWBLOK, STRIJP S - EINDHOVEN



BESTAANDE WONINGEN CROESELAAN



CROESELAAN MET HET NIEUWE BEURSKWARTIER

Aan de Croeselaan wordt een deel van de woningen behouden en onderdeel van de hoogstedelijke bouwblokken. Eén van de parken ligt goed zichtbaar aan de Croeselaan en draagt daardoor in belangrijke mate bij aan de vergroening van het gebied.



STEDENBOUWKUNDIG PLAN LOMBOKPLEIN

VAN INFRASTRUCTUUR NAAR STADSSTRUCTUUR

De huidige infrabundel- een kluwen van asfalt,straten en wegen - die doorloopt van de Graadt van Roggenweg tot de Daalsetunnel, verandert ingrijpend. Er komt een nieuwe stadsstructuur in twee delen. Een structuur waarbij de mens centraal staat.
Het eerste deel, de Graadt van Roggenweg, wordt vanaf het punt waarop dat verkeerskundig kan, de Koningsbergerstraat, in breedte teruggebracht naar 2x1 rijbaan met aan weerszijden langsparkeren en ruime voet- en fietspaden. (In een later stadium moeten de consequenties voor de parkeerbalans bij de Graadt van Roggenweg worden onderzocht). De trambaan wordt tussen hagen, en zo mogelijk bomen, gelegd en krijgt een groen karakter. De route voor auto's loopt vrijwel rechtdoor tot achter het huidige NH hotel en loopt uit in een haakse bocht.
Het tweede deel, de route over het Lombokplein, ligt langs de moskee en krijgt het karakter van een gewone, drukke stedelijke stadsstraat. Een smal profiel met een smalle middenberm, bomen, fietspad, voetpad, en aan beide zijden bebouwing. Langs de weg komen parkeerplekken, zodat er functies kunnen komen in de plinten van de bebouwing. De toekomstige route ligt achter het NH hotel langs, tussen het hotel en een tramperron, dat straks i.p.v. 3 nog maar 2 sporen heeft.
Oversteken kan op veel verschillende punten en is simpel en veilig. Het verminderen van het aantal rijbanen maakt het goed mogelijk om de oversteek voor fietsers op de Leidseweg gelijkvloers uit te voeren. De doorstroming van auto's naar de binnenstad, de primaire functie van deze weg, is goed geborgd. Ter hoogte van de kruising met de Vleutenseweg en Daalsetunnel komt een rotonde (of een alzijdige kruising). Een rotonde heeft als voordeel dat alle afslagen mogelijk zijn. Er zijn bij een rotonde geen verkeerslichten nodig en er zijn keerbewegingen mogelijk wat bij verkeerd rijden, of bijvoorbeeld bij kiss en ride, de stad veel duidelijker maakt. Belangrijk voor de verdere uitwerking is dat hier de HOV verbinding Vleutenseweg - CS moet worden gefaciliteerd met aandacht voor veiligheid en voldoende doorstroming. Een alzijdige kruising zal als alternatief worden bestudeerd.

De verkeerskundige keuzen worden verder uitgelegd in bijlage 1.



UITSNEDE STEDENBOUWKUNDIGE PLANKAART LOMBOKPLEIN

REFERENTIE LOMBOKPLEIN - GRANARY SQUARE LONDEN

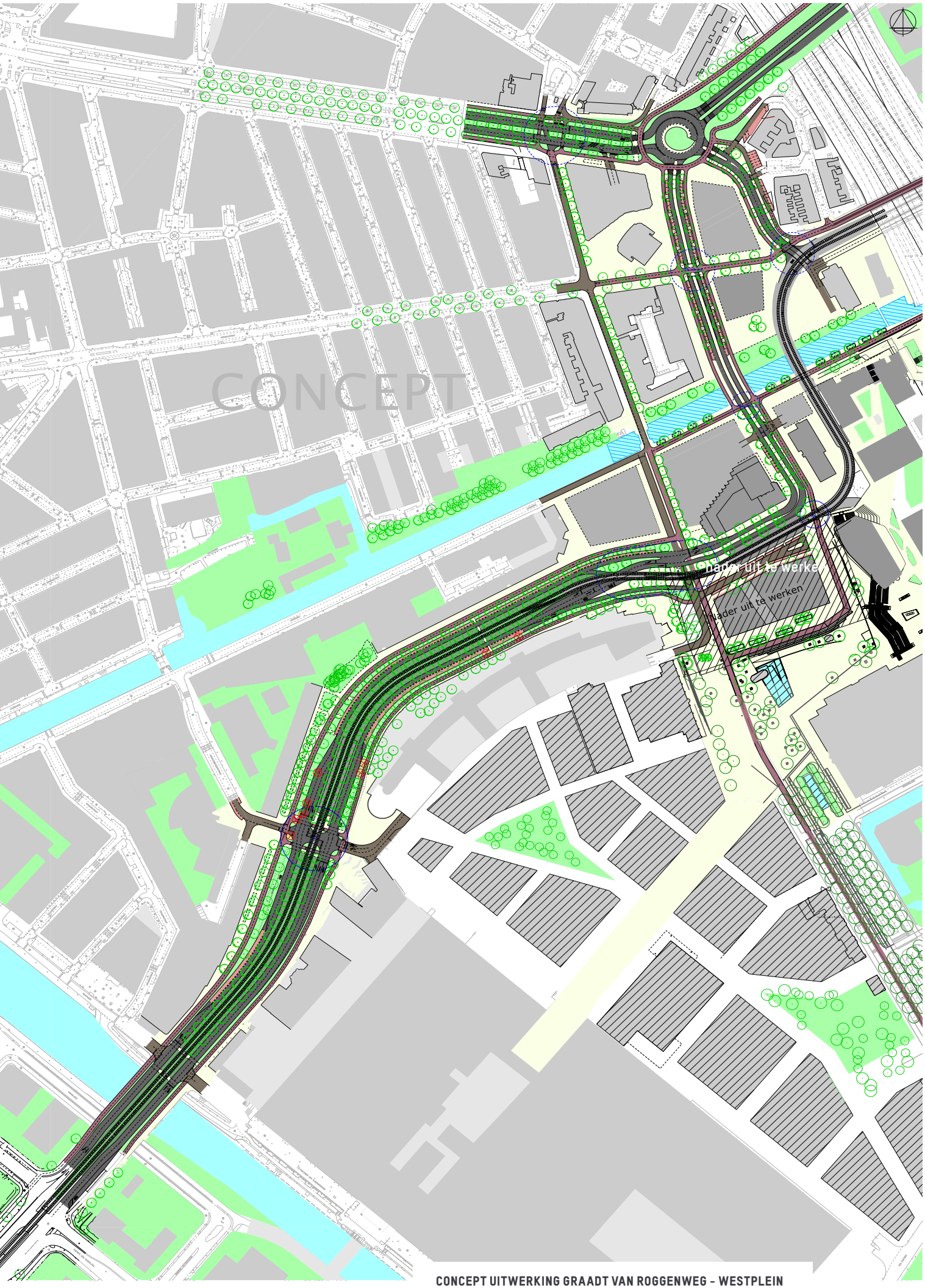


TUSSEN LEIDSE RIJN EN GRAADT VAN ROGGENWEG

Niet alleen wordt het water van de voormalige Leidse Rijn teruggebracht, door de nieuwe routing achter het NH hotel langs is het ook mogelijk om de bebouwing langs de Leidse Rijn door te trekken. Zo wordt de stedenbouwkundige structuur langs de Leidse Rijn hersteld. Stadswoningen over vrijwel de hele lengte begeleiden de stadscorridor, de drukke fietsroute die de wijk Leidsche Rijn via het centrum verbindt met de Uithof.
In de twee bouwblokken tussen de Graadt van Roggenweg en de Leidse Rijn kunnen ca. 300 woningen worden gerealiseerd. In het verlengde van de Damstraat is in de plint ruimte voor functies die passen in een aanloopstraat richting de Kanaalstraat. Het NH hotel wordt onderdeel van een groter bouwblok dat aan de Leidse Rijn ligt.

OP HET LOMBOKPLEIN

Met nieuwe woonbebouwing, van dezelfde schaal en maat als de invulling als van de Kop Lombok, wordt Lombok afgemaakt en de verbinding gelegd met de achter de bus- en trambaan gelegen Hagelbuurt. Het meest noordelijke bouwblok krijgt een interne doorsteek die, in ieder geval overdag, de voetgangersverbinding tussen Hagelbuurt en plein rond de moskee versterkt.
Het gebied direct ten noorden van de Leidse Rijn krijgt een groene pleinruimte aan het water en woonbebouwing met horeca (en eventueel andere functies) in de plint. De precieze contouren van plein en bebouwing werken we nader uit met omwonenden en betrokkenen. Bedoeling is een fijn plein met goede afmetingen en een zekere mate van beschutting. Een plein dat gebruikt kan worden als ontmoetingsplek in de zon, aan het water, en een plein waar wellicht een Lombokmarkt kan worden gehouden en daarmee als visitekaartje van de wijk kan fungeren.
Het aantal woningen dat op de beide bouwvlekken van Lombokplein kan komen ligt niet vast, en is voorlopig geschat op ca. 200 woningen.



CONCEPT UITWERKING GRAADT VAN ROGGENWEG - WESTPLEIN



SFEERBEELD VERLENGDE LEIDSE RIJN EN NIEUW LOMBOKPLEIN

Het huidige Westplein biedt straks ruimte aan de doorgetrokken Leidse Rijn, een nieuwe openbare ruimte aan het water en een beëindiging van de wijk Lombok in de vorm van nieuwe woonbebouwing.





SFEERBEELD HERINRICHITNG GRAADT VAN ROGGENWEG

De Graadt van Roggenweg krijgt een nieuw profiel, met meer groen, minder rijbanen en langsparkeren, om zo een mooie stadsstraat te maken die goed oversteekbaar is en meer verblijfskwaliteit heeft.





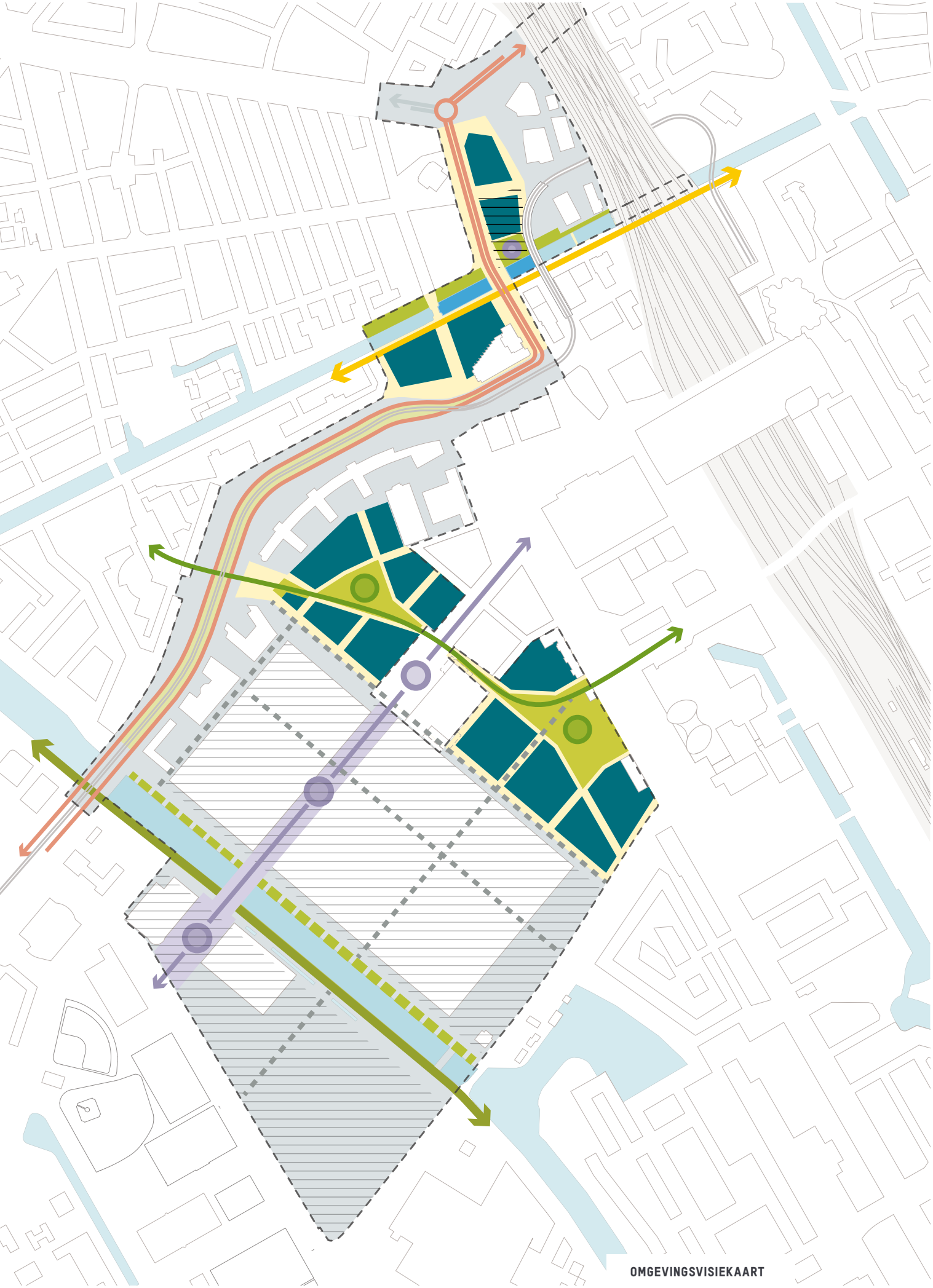
3D-VERBEELDING VAN DE OMGEVINGSVISIEKAART

OMGEVINGSVISIEKAART

Deze visiekaart is een verbeelding van de gewenste structuur en programmatische invulling van het plangebied.

OMGEVINGSVISIEKAART

- bouwvlek
- openbare ruimte
- openbare ruimte privé
- parkruimte
- ontwikkelgebied Jaarbeurs
- contouren nader uit te werken
- centrum boulevard
- stadsstraat (tram in hagen)
- fijnmazige verbindingen
- stadscorridor
- rondje stadseiland
- wenselijke groene verbinding
- wenselijke fijnmazige verbinding
- plangrens, eerste en tweede fase
- actieve pleinen
- actieve bijzondere groene ruimte



OMGEVINGSVISIEKAART

6 THEMA'S

1. GEMENGD EN INCLUSIEF

STEDELIJK WONEN MET ELKAAR

Utrecht gaat voor een inclusieve stad met per wijk een diverse samenstelling. Met inclusieve stad bedoelen we dat iedereen zich welkom en betrokken voelt in de stad. Voor het Beurskwartier en Lombokplein betekent dat, dat er plek is voor iedereen, ongeacht inkomen. We sturen op een breed scala aan woningtypes, woonoppervlak én woningprijs. Voldoende sociale huurwoningen, woningen in het middensegment huur en koop mengen we door het hele plan. De woningen en de openbare ruimte zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. En we bieden plekken voor mensen om elkaar te ontmoeten: pleinen, speelplaatsen, gezamenlijke ruimtes in gebouwen.
In het ontwikkelproces betrekken we bewoners uit de stad. Niet alleen de direct omwonenden, maar ook toekomstige bewoners en andere geïnteresseerden.
Qua woningoppervlakte kiezen we globaal voor de verdeling 30% kleine woningen (30-50 m²), 50% middelgroot (50-80 m²) en 20% groot (80-200 m²).
Voor de twee deelgebieden wordt gestreefd naar een mix van koopwoningen en huurwoningen. Voor de huurwoningen gaat het niet alleen om vrije sector huur in verschillende categorieën maar ook om kwalitatief hoogwaardige sociale huurwoningen, studentenwoningen en een substantieel deel woningen met een middenhuur. (met name tussen de 700 en 1000 euro). Uitgangspunt voor het plangebied is de realisatie –verspreid over het plan- van 20% sociale huurwoningen (exclusief studentenhuisvesting), zoveel mogelijk gespreid over de verschillende bouwblokken. Deze sociale huurwoningen worden ontwikkeld door één van de STUW partijen, als zodanig aangeboden op woningnet, houden het label “sociale huur” en worden meegenomen bij de stedelijke afspraken met de corporaties over onder andere de prestatieafspraken over de voorraad sociale huurwoningen. Voorafgaand aan de planvorming worden met de STUW partijen afspraken gemaakt over de kwaliteit van de woningen, bijvoorbeeld oppervlakte in relatie tot de huur om te voorkomen dat er alleen kleine sociale huurwoningen in het Beurskwartier/Lombokplein komen.
Naast de toch al grote vraag, is er extra druk op het sociale segment van de woningmarkt vanuit de toenemende taakstelling voor huisvesting statushouders en





de extra uitstroom uit de maatschappelijke opvang/beschermd wonen. Een andere woonbehoefte is wonen voor ouderen en combinaties van wonen en zorg voor ouderen. In Nederland kennen we geen traditie van het bouwen van goede appartementen voor gezinnen. Hier ligt een uitdaging op enkele plekken in het Beurskwartier en Lombokplein. Hetzelfde geldt voor het gemixt bouwen van wonen en werken.

ZORGEN VOOR ELKAAR

Voor het inclusief wonen is het belangrijk dat er woonvormen mogelijk zijn waarbij er makkelijk verbindingen gelegd kunnen worden tussen mensen waardoor de sociale cohesie wordt bevorderd. En een woonomgeving die het mogelijk maakt dat daar waar mensen die nog wat extra steun nodig hebben, van mensen uit hun directe woonomgeving, dat ook kunnen krijgen. Verder is het met de groei van de stad ook nodig dat het voorzieningenaanbod meegroeit. Inzet is om deze groei waar mogelijk op te vangen in bestaande accommodaties. Voor een aantal voorzieningen is de verwachting dat er extra ruimte in het gebied zelf nodig is.
Door integratie van een huiskamer voor de buurt (200 m² bvo) in de nieuwbouw komen we tegemoet aan de groeiende behoefte aan meer welzijnsruimte in de buurt. Uitgaande van ca. 5.000 inwoners moet rekening gehouden worden met minimaal 1 buurtteam sociaal/jeugd voor dit gebied. Dit buurtteam kan qua huisvesting mogelijk gecombineerd worden met de huiskamer voor de buurt. Ook zal een nieuwe huisartsenpraktijk nodig zijn. In het kader van voorzieningen voor de opvang van dak- en thuislozen in de binnenstad, is de verwachting dat er ook behoefte is aan een extra opvanglocatie in Beurskwartier of Lombokplein.

RUIMTE VOOR CREATIEVE BEDRIJVIGHEID IN DE PLINTEN, ALS MEDE-IDENTITEITSDRAGER

Het is de ambitie om het Beurskwartier de allure en levendigheid van een nieuw stuk centrum te geven. Een centrum dat echter niet tot het kernwinkelgebied zal gaan behoren: er komt geen winkelgebied bij. Hoe kan dan toch levendigheid gestalte





krijgen in het Beurskwartier? Het vertrekpunt is alvast goed: op een beperkt oppervlak van ca. 8 hectare zullen straks ca. 4.000 tot 5.000 mensen wonen. In de bestaande kantoren in het Stationsgebied werken nu al ca. 10.000 mensen en na afronding van alle bestaande plannen komen daar nog ca. 7.500 werknemers bij. Jaarbeurs krijgt 2,5 miljoen bezoekers per jaar. En de nieuwe Kinepolis bioscoop zal naar verwachting ook ca. 1 miljoen bezoekers per jaar trekken, met name 's avonds en in de weekenden.
Behalve deze grote publieksvoorzieningen is ook de kleinere schaal - de invulling van de begane grond, de plinten - belangrijk voor de toekomstige identiteit van het gebied. Hier komt ruimte voor horeca en er komen ruime aantrekkelijke entrees van woningen en van kantoren. Maar voor een aantrekkelijk gebied is meer nodig.
Een aantrekkelijke aanvulling lijkt om, in diverse maten en soorten, plekken te creëren voor de creatieve bedrijvigheid. Made in Utrecht.
Een ontwikkelvorm hiervoor is om per vastgoedopgave een concreet aantal m² cultureel vastgoed, tegen een beperkte huur, toe te voegen.
Een belangrijk accent zal gelegd worden op bedrijven/instellingen/kunstenaars/projecten die een raakvlak hebben met Beeldende Kunst, Beeldcultuur en Media. Op deze manier wordt een zekere artistieke lading meegegeven aan het gebied. Dit sluit aan bij ontwikkelingen in het Beatrixgebouw, waar de Jaarbeurs experimenteert met de Jaarbeurs Innovation Mile (JIM).
Een bijzonder opgave ligt er op dit punt bij de Healthy Urban Quarter, de plot die vanuit de ontwikkeling van de eerste fase Stationsgebied al via een prijsvraag op de markt is gebracht. Sfeerbepalend voor het Beurskwartier zal worden, welke functie in de plint van dit gebouw komt. Het streven is om hier een mooie functie op het gebied van (beeldende) kunst, cultuur of leisure toe te voegen.

BEPERKT VOLUME 'WERKEN', IN EEN NIEUWE CREATIEVE JAS

Als de stad groeit, is het wenselijk dat ook het aantal banen groeit. In het Beurskwartier wordt daarom rekening gehouden met ca. 50.000 m² aan nieuw te realiseren werkplekken, die toegesneden zijn op de eisen van deze tijd: flexibel,






onderdeel van een goed werklandschap, gemixt met wonen, bereikbaar en in diverse oppervlaktes, van kleine eenheden, tot grote kantoren. Deze zullen verspreid over het Beurskwartier en Lombokplein gebouwd worden.
Het werkelijk te realiseren volume voor werken zal vooral afhangen van de vraag op het moment van de concrete ontwikkeling. Voor nu betekent het dat we goede plekken moeten reserveren als werklocatie en veel flexibiliteit moeten inbouwen, zodat een eenvoudige transformatie van werken naar wonen (en omgekeerd) mogelijk is. Om bedrijven te interesseren zich hier te vestigen, is aandacht voor situering belangrijk: zoveel mogelijk op zichtlocaties, bereikbaar en herkenbaar. Het type kantoorgebruikers zal waarschijnlijk vooral bestaan uit kleinere organisaties, die minder belang hechten aan autobereikbaarheid en meer aan bereikbaarheid per fiets en trein. De inschatting is dat vooral startende organisaties die zich primair richten op life sciences, duurzaamheid en/of een crossover met ICT en gaming zich hier willen vestigen. Grotere solitaire kantoren lijken minder voor de hand te liggen.
Daarnaast biedt de rest van het Beurskwartier verschillende mogelijkheden voor cultureel ondernemerschap, zowel op bescheiden als ambitieuze schaal, van kleinschalig atelier tot een groots nieuw museum.

ONDERWIJS

Bij een omvang van een wijk met ca. 3500 woningen is het noodzakelijk dat de wijk voorzien wordt van een onderwijsvoorziening. Voor primair onderwijs wordt uitgegaan van een school met 8 groepen en bijbehorende buitenruimtes. Hierbij hoort ook een gymzaal voor bewegingsonderwijs. Daarnaast wordt er met de schoolbesturen invulling gegeven aan een groeiopgave voor het voortgezet onderwijs. De omvang van het voortgezet onderwijs zal circa 10.000 m² bvo kunnen bedragen. Bij de volgende planfase zal onderzoek naar de haalbaarheid en inpasbaarheid van onderwijsvoorzieningen in het Beurskwartier worden verricht.
Het gebied kan vanwege zijn perfecte bereikbaarheid ook interessant zijn voor grotere onderwijsinstellingen voor hoger onderwijs, al dan niet gelieerd aan het Science Park. Het Beatrixgebouw wordt al op beperkte schaal gebruikt voor universitaire colleges





en als examenlocatie. Het lijkt aannemelijk dat een dergelijke functie in het gebied verder kan worden uitgebreid. Onderzoek naar medegebruik van ruimtes (bioscoop voor colleges; ruimtes voor studie) staat nadrukkelijk op de agenda.

WINKELS

De toekomstige bewoners van Lombokplein zijn voor dagelijkse boodschappen aangewezen op de Kanaalstraat. Dit kan de Kanaalstraat versterken. Winkels in het Beurskwartier hebben een ondersteunend karakter en zijn gericht op bewoners, bezoekers en werkenden in het Beurskwartier. Winkels op deze locatie concurreren niet met de winkelfunctie in Hoog Catharijne en de historische binnenstad, waar op grote schaal kan worden gewinkeld. Voor het Beurskwartier kan gedacht worden aan het toevoegen van een beperkte hoeveelheid detailhandel, en alleen indien deze gericht is op de dagelijkse inkopen passend bij het type inwoners en passanten. De relatie met bestaande retailfuncties in omliggende gebieden (Lombok, Croeselaan) en eventueel nieuwe retail in het aangrenzende toekomstige woongebied Merwedekanaalzone is hierbij belangrijk. Daarnaast worden enkele zeer specifieke retailfuncties, zoals conceptstores, niet uitgesloten.

HORECA

Een hoogstedelijk gebied met 18/7 reuring vraagt om goede, sfeerbepalende horecaconcepten voor zowel overdag als 's avonds en voor verschillende doelgroepen. Het Stationsgebied maakt een volgende stap in haar ontwikkeling naar de geplande grootschalige en nationale ontwikkeling. In het Beurskwartier past hierbij een diverse horecastructuur waar naast de reguliere lichte en middelzware horeca ook ruimte kan zijn voor grootschalige horecaconcepten en binnen de mogelijkheden ook voor zwaardere horecaconcepten. Juist rond het station is in combinatie met de andere leisurefuncties zoals theater, bioscoop, congressen, hotel en beurzen een groei mogelijk naar een uitgaansgebied.





SPORTEN, SPELEN EN BEWEGEN

Vanuit het gebied waar ca. 5.000 mensen komen wonen, zal een toenemende druk worden gelegd op sportpark Nieuw Welgelegen. Er is al ruimte tekort in de huidige situatie en met de gebiedsontwikkeling van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier is het belangrijk dat hier capaciteit bij komt. Hierbij valt te denken aan twee hockeyvelden en twee voetbalvelden. Deze passen niet in het Beurskwartier en zullen elders in de stad opgelost moeten worden of worden geïntegreerd in de plannen van de Jaarbeurs, bijvoorbeeld op het dak.
Ook verwachten we in het gebied een behoefte aan individueel, ongeorganiseerd sporten. Belangrijk is hierbij de aanhaking van het gebied op loop- en skeeler routes, het creëren van mogelijkheden voor urban sports in de openbare ruimte en het realiseren van een sportschool in de plint van bebouwing.
Het Merwerdekanaal ligt in het plangebied. Met de ontwikkeling van het rondje Stadseiland – een ca. 10 km lang recreatieve rondje voor hardlopen, fietsen, skeeleren - langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal, wil Utrecht de recreatieve mogelijkheden aan de westkant van de stad versterken. Met de ontwikkeling van het Beurskwartier wordt hier op aangesloten: routes vanuit het plangebied worden zoveel mogelijk aangesloten op de route langs het Merwedekanaal.
Het roeien op het Merwedekanaal past mooi in de gedachte van het rondje stadseiland. Het Merwedekanaal is het dagelijks trainingswater van de drie Utrechtse roeiverenigingen met ongeveer 2000 roeiers. De Utrechtse roeiers presteren op hoog niveau (2 van de 3 Olympische medailles voor Utrecht) en zijn ook belangrijk voor Utrecht als studentenstad. Het roeiwater is in de huidige situatie al erg druk. Met het beoogde herstel van de Leidse Rijn, en de eventuele inzet van watertaxi's vanaf de Jaarbeurs parkeervoorziening, is meer drukte op het Merwedekanaal en meer hinder voor het gedeelte waar nu ook de roeiers gebruik van maken.

In het plangebied wordt natuurlijk ook gespeeld. Door specifieke plekken in te richten en deels door ook de ruimte te zoeken in informeel spelen (brede stoepen, dubbelgebruik, autoluwe straten), of in hoge kwaliteit en materiaalkeuzes van openbare ruimte, zodat urban sports (bootcamp, skaten, freerunnen, steps, skateboarden, fietsjes enz.) ruim baan hebben. Bij uitwerking zal de Jantje Betonnorm worden gehanteerd.





PROGRAMMAOVERZICHT

Het stedenbouwkundige model bevat globaal het volgende programma:

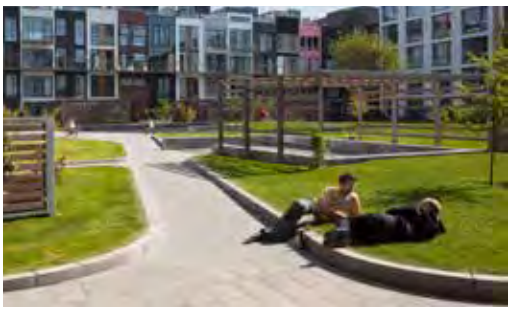
Programma-tabel in m²	**BEURSKWARTIER** (exclusief Amrath en Healthy Urban Quarter)	**LOMBOKPLEIN** (inclusief Graadt van Roggenweg)	**TOTAAL PROGRAMMA**
WONEN	208.500	30.300	238.800
WONEN OF WERKEN	15.000	5.000	20.000
WERKEN	50.000		50.000
PLINT GROOTSCHALIG	4.000		4.000
PLINT KLEINSCHALIG	1.000	2.000	3.000
VOORZIENINGEN	10.000	5.000	15.000
TOTAAL	**288.500**	**42.300**	**330.800**

INDICATIE VAN WONINGAANTALLEN

Beurskwartier ca. 3.000 woningen, waarvan:
30% klein (50m² bvo), 50% middel (50 - 80m²bvo) en 20% groot (>80m² bvo)

Lombokplein, inclusief blokken aan Leidse Rijn ca. 500 woningen, waarvan:
30% klein (50m² bvo), 50% middel (50 - 80m² bvo) en 20% groot (>80m² bvo)







2. COMPACT EN LEVENDIG

HOOGSTEDELIJK WOON/WERK MILIEU

De bebouwingsdichtheid van het Beurskwartier is hoog. Voor de gewenste levendige stedelijke mix is dit een noodzaak. Alleen als er veel mensen in het gebied leven ontstaat er echte stedelijkheid. Alleen dan kan het gebied straks gaan aanvoelen als een onderdeel van het vergrote centrum van de stad: een leuke plek om te zijn, omdat andere mensen er ook zijn.
Er komen straks circa 3000 woningen in het Beurskwartier. In een dergelijk stedelijk gebied worden natuurlijk niet alleen woningen gebouwd, maar juist ook andere functies, zoals kantoren/werkruimte, horeca, onderwijs.
Om de totale dichtheid van het beoogde stedelijk milieu te kunnen meten, is het daarom beter om dichtheid als Floor Space Index (FSI = m² BVO per m2 kaveloppervlak) te meten. De FSI van het Beurskwartier is circa 4.
Dit is een bebouwingsdichtheid die – buiten het Stationsgebied - nog niet voorkomt in Utrecht, maar wel volop in de andere grote steden. Een mooie vergelijking is Westerdokseiland in Amsterdam. De FSI van het Westerdokseiland is ook ongeveer 4 en de gebruikte typologie kent veel overeenkomsten: ook in het Westerdokseiland is sprake van gevarieerd opgebouwde gesloten bouwblokken met naar binnen liggende hoogteaccenten en binnenterreinen. Verschil is wel de ligging. De bebouwing van Westerdokseiland ligt aan het water, de bebouwing van het Beurskwartier aan een park. De realisatie van beide parken op de gekozen plekken is daarom belangrijk.

Voor het Lombokplein is gekozen voor een minder intense bebouwing. Met woonblokken van circa 6 bouwlagen wordt aangesloten bij de globale bouwhoogte van de bouwblokken Buenos Aires en Los Angeles, aan de overzijde van de stadsstraat, links en rechts van de moskee. Het blok aan de noordzijde is open gemaakt, zodat overdag een informele route ontstaat tussen de Hagelbuurt en het plein rond de moskee.
Aan de zuidzijde is de exacte bebouwingsvorm en bouwhoogte nog onderwerp van onderzoek en afstemming met omwonenden, ondernemers en de Ontwikkelgroep Lombok Centraal. Hier wordt, net als in het Beurskwartier, een plint met één (of meer) aantrekkelijke functie(s) nagestreefd. Belangrijk is dat de bebouwing helpt om een aantrekkelijk, enigszins beschut plein te maken, met de juiste mate van intimiteit.
De bouwblokken aan de Leidse Rijn tenslotte, zijn relatief laag aan de kant van

de Leidse Rijn en zijn hoog aan de kant van de Graadt van Roggenweg. Zo wordt bemiddeld tussen beide schalen. Aan de zijde van de Leidse Rijn wordt doorgegaan op de karakteristiek van de pandsgewijze opbouw. Voorkanten van bebouwing maken de fietsroute hier aantrekkelijk.

PRINCIPE VAN HET GESLOTEN BOUWBLOK

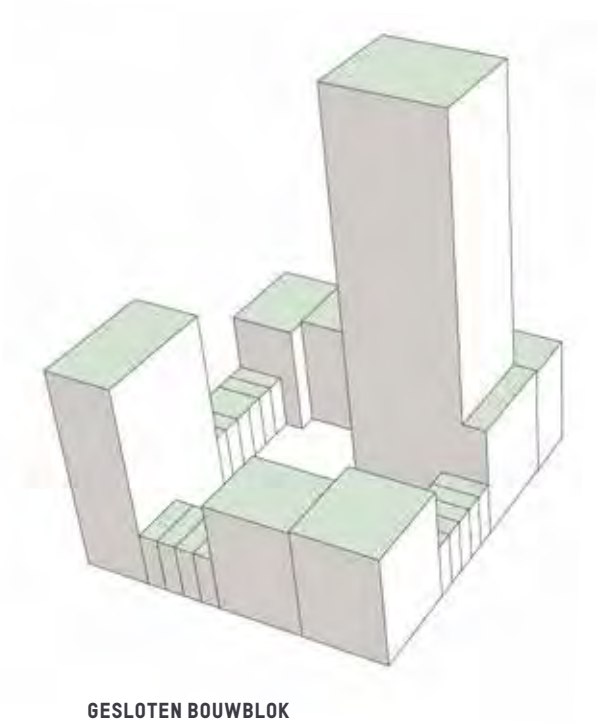
Voor alle bebouwing in het gehele plangebied is gekozen voor het principe van gesloten bouwblokken. De stedenbouwkundige kenmerken van een gesloten bouwblok dragen bij aan het realiseren van een aantrekkelijk en beheersbaar gebied. Er is sprake van een helder onderscheid tussen binnen en buiten, tussen privé en openbaar. Het privé gebied is bovendien goed afsluitbaar wat de veiligheid en beheersbaarheid ten goede komt. Het onderscheid tussen binnenkant en buitenkant maakt het mogelijk om een aantal ingewikkelde logistieke kwesties zoals laden en lossen, vuil ophalen, entrees parkeren, goed op te lossen. En, niet onbelangrijk, gesloten bouwblokken bieden het voordeel van een geluidsluwe gevel aan de binnenzijde. Dit is een randvoorwaarde voor het realiseren van goede woningen in een druk centrumgebied met veel geluid van buiten. Ook bij de inrichting van de binnenterreinen moet aandacht worden gegeven aan het microklimaat, geluid en zon.

HOOGTEOPBOUW

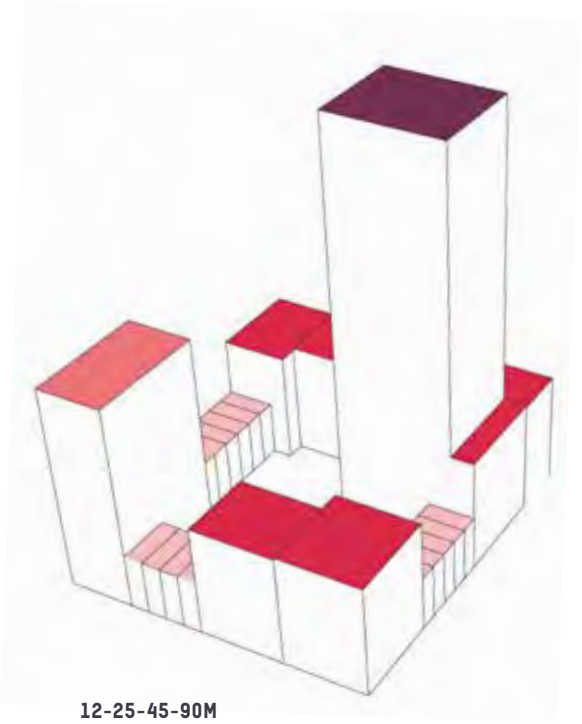
Om samenhang te creëren binnen het gehele Stationsgebied wordt voor de opbouw van het bouwblok in het Beurskwartier uitgegaan van een compositie van hoogten die al voorkomen in het Stationsgebied: 25m, 45m, en 70m of 90m. Hieraan wordt de hoogte van 12 meter toegevoegd.
De opbouw van een bouwblok in het Beurskwartier bestaat uit dus uit verschillende standaard hoogten: 12m-25m-45m-70m dan wel 12m-25m-45m-90m.

25M: STEDELIJKE LAAG

Direct aan de openbare ruimte is de bouwhoogte van de blokken begrensd tot 8 bouwlagen (25m). Dit is de stedelijke hoogte zoals die in het Beurskwartier vanaf de straat het meest zal worden ervaren. Dit is een prettige hoogte die past bij de maat en de schaal van de openbare ruimte: de verbrede Croeselaan, de centrumboulevard en de twee parken in het gebied. De architectonische detaillering krijgt tot en met de achtste laag de meeste aandacht en verfijning. Hier geen harde zonnepanelen maar warme gevels, van baksteen en/of natuurlijke materialen en in kleur. Er worden op deze hoogte groene daken voorgeschreven. Daken die ook een functie krijgen als dakterras en ontmoetingsplek voor bewoners of voor werknemers.



GESLOTEN BOUWBLOK



12-25-45-90M

45M: MIDDEL HOOGBOUW

De middelhoogbouw is gefixeerd op 45 meter. Dit is een maat die aansluit bij andere middelhoogbouw in het gebied, onder andere het Beatrix gebouw en de Knoop. Daar waar de middelhoogbouw grenst aan de openbare ruimte zal altijd een 'setback' worden gevraagd van minimaal 5 meter.

70M EN 90M: HOOGBOUW

De echte hoogbouw in het gebied kent twee hoogten, 70m en 90m. Ook dit refereert aan de reeds bestaande en geplande hoogbouw aan deze kant van het stationsgebied. Het NH hotel en het nieuwe WTC zijn 70m; het stadskantoor en een aantal bouwplannen vanuit de 1e Fase Stationsgebied hebben een hoogte van 90m. De keuze voor 70m of 90m in het Beurskwartier is logisch. In de stedenbouwkundige uitwerking is alleen gekozen voor 90m waar dit bijdraagt aan de hoogtecompositie van het plangebied als totaal.

Belangrijke voorwaarde voor hoogbouw in het Beurskwartier is dat de situering van de hoogbouw van 70m en 90m nooit direct aan de straat ligt, maar altijd minimaal 10m in het bouwblok wordt geschoven (setback).

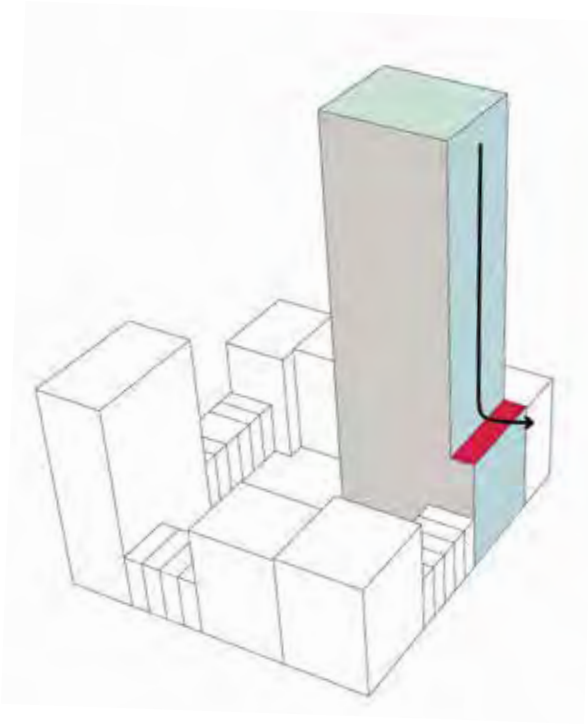
Dit principe van terugliggende hoogbouw binnen het bouwblok heeft belangrijke voordelen voor het leefklimaat op straat. Het verzacht het beeld vanaf het maaiveld en draagt dus bij aan de menselijke maat. Het biedt meer ruimte voor het realiseren van goede plinten. Windhinder door valwinden wordt gereduceerd. En tenslotte biedt de setback op hoogte ruimte voor dakterrassen en groen, wat de woon en leef kwaliteit in het gebied verder ten goede komt.

12M: KLEINE KORREL

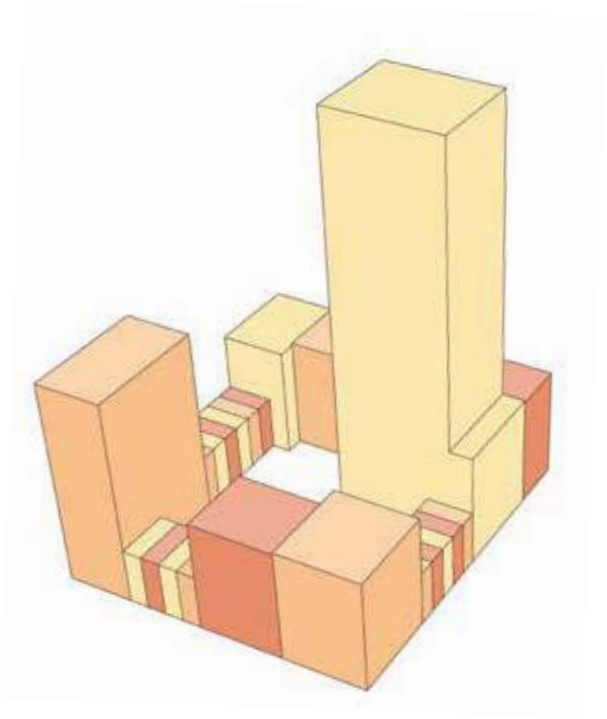
Behalve voor hoogbouw en middelhoogbouw is binnen het bouwblok ook heel bewust gekozen voor kleinere eenheden. Het bouwblok is niet alleen opgebouwd uit grote volumes –hoogbouw en middelhoogbouw- maar ook uit een kleine korrel, in de vorm van stadspanden. Ook dit refereert aan een bouwhoogte binnen het plangebied: de woningen aan de Croeselaan.



HOOGTEACCENTEN IN EN OM HET PLANGEBIED



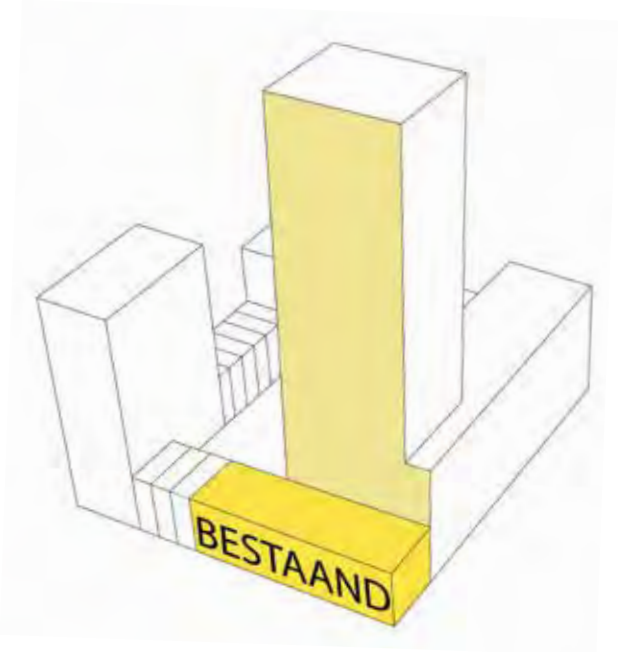
TERUGLIGGENDE HOOGBOUW



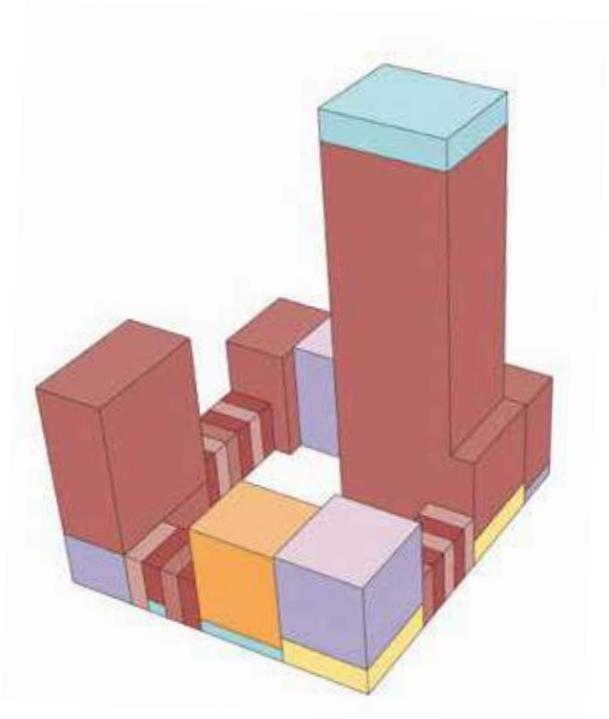
EIGENAARSCHAP

EIGENAARSCHAP

Herkenbaar eigenaarschap in het gebied doet er toe. Mensen die eigenaar zijn van delen van het bouwblok voelen zich meer verbonden aan hun gebouw en hun omgeving. Vooral als ze ook echt invloed kunnen hebben op hun eigendom. Dit is de reden dat binnen het bouwblok een relatief kleine korrel is opgenomen, in de vorm van individuele stadspanden. Deze stadspanden worden individueel verkaveld. De toekomstige eigenaar woont erin en start misschien op de begane grond een winkel of een creatief bedrijf. En na verloop van tijd verkoopt hij het pand weer door aan een volgende eigenaar, die weer andere kansen ziet voor het pand.
Dit is één van de manieren waarop de historische binnenstad vitaal blijft. Individuele panden kennen een hoge dynamiek, veranderen gemiddeld binnen 8 jaar van eigenaar en worden als gevolg hiervan regelmatig vernieuwd en aangepast aan de mogelijkheden van de tijd.
De verbondenheid wordt verder vergroot als een toekomstige eigenaar invloed heeft op het ontwerp en de indeling van zijn toekomstige stadspand of appartement.
Dit betekent dat een deel van het bouwblok als particulier opdrachtgeverschap of mede-opdrachtgeverschap zal worden ontwikkeld. Dit betreft niet alleen de stadspanden, maar het kan ook gaan om een appartementenblok.



INPASSING BESTAANDE WONINGEN



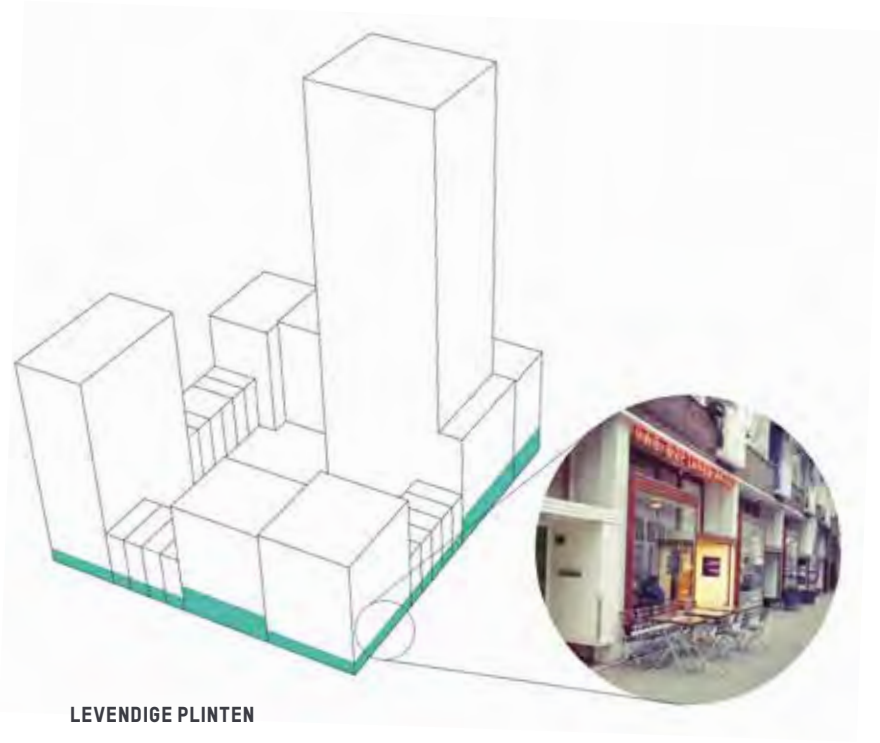
PROGRAMMAMIX

INPASSING BESTAANDE WONINGEN CROESELAAN

Een deel van de bestaande woningen aan de Croeselaan wordt ingepast in de nieuwe stedelijk bouwblokken. Inpassing dus op een bijzondere manier. De bebouwing blijft overeind, maar de functie verandert. Direct achter een deel van de bestaande bebouwing komt hoogbouw. De huidige woningen worden getransformeerd. Het zijn straks de entrees van hoogbouw, het zijn werkruimtes, of het zijn opnieuw ingedeelde woonruimtes, bijvoorbeeld voor bijzondere woonvormen.

PROGRAMMAMIX

Een levendig stedelijk milieu is een gebied waar veel mensen zijn en waar verschillende functies tegelijkertijd een plek hebben. Gemengd programma is als leidend principe opgenomen voor het bouwblok.
Binnen het bouwblok wordt niet alleen gewoond, maar wordt ook gewerkt. In de plint van het bouwblok zijn ook andere stedelijke functies die mensen naar het gebied toe brengen: misschien een koffietentje op de hoek en ergens in het blok een bijzonder winkeltje of een kleine ambachtelijke bedrijfsruimte. Maar misschien wordt ook een keer een grote plintruimte bestemd voor grote culturele functie of voor onderwijs.
Diversiteit wordt ook geregisseerd door afspraken over woninggrootte in het blok. Er komt binnen het blok niet maar één woningtype. Niet alleen kleine woningen; er wordt een afwisseling gevraagd van kleine (30%), middelgrote (50%) en grote woningen (20%).



LEVENDIGE PLINTEN

LEVENDIGE PLINTEN

Onderdeel van elk bouwblok is de plint in de onderste laag, afhankelijk van de positie met een dubbelhoge ruimte. De plint zet het gebouw in de stad en vormt de belangrijke schakel tussen binnen en buiten, cruciaal voor het functioneren en de beleving van het gebied.
Hoewel de plint misschien maar 10% van een gebouw vormt, bepaalt het voor 90% de beleving op ooghoogte in de stad. Een goede plint betreft zowel de programmatische invulling (diversiteit aan functies voor verschillende momenten van de dag) als de fysieke kenmerken (vormgeving, uitstraling en materiaalgebruik) ervan.

FUNCTIES IN DE PLINT

Belangrijke stelregel uit onderzoek is, dat units en entrees in de plinten, het meest bijdragen aan de levendigheid op straat. Units en entrees vormen punten van uitwisseling tussen binnen en buiten en zijn daarmee potentiële ontmoetingsplekken die zorgen voor beweging op straat.
Van belang voor het activiteitenniveau op straat is ook een grote diversiteit aan functies. Elke functie zorgt voor bezoek- en gebruiksmotieven op verschillende momenten van de dag. Het type functie is daarbij ook bepalend, een publieke functie zorgt voor een ander publiek dan een besloten functie als wonen en werken. Publieksfuncties zijn functies op het gebied van kunst, cultuur, leisure en/of entertainment, maar ook horeca en buurtvoorzieningen.
De publieksfuncties worden zoveel mogelijk in de plinten aan de hoofdroutes en pleinruimtes gesitueerd, waar ze bijdragen aan de levendigheid en sociale veiligheid van deze routes en plekken. De loopstromen op deze routes zorgen mede voor draagvlak voor de voorzieningen in het gebied. Van belang is dat met name op

strategische plekken voorzieningen worden gerealiseerd.
Aan de zijstraten komen ook aantrekkelijke en levendige plinten, maar zonder publiek karakter. Het gaat dan om bijvoorbeeld woningen en werkruimtes. Van belang bij woningen is om te zorgen dat de plint zo is vormgegeven, dat deze voldoende privacy geeft, maar ook ogen op straat. Werkruimtes in de plinten kunnen ateliers zijn voor kunstenaars of ambachtslieden. Maar ook kleine kantoren of voorzieningen, als kappers, fysiotherapie en kinderopvang, die zorgen voor levendigheid in het straatbeeld. Hierbij is van belang dat er een zichtrelatie tussen binnen en buiten is.
In een aantal straten zijn utilitaire functies in de plint toegestaan die van belang zijn voor het functioneren van het gebied en het gebouw. Het gaat dan zowel om nutsvoorzieningen (trafo-ruimtes e.d.) als om entrees naar parkeergarages, bergingen, en toegangen voor laden & lossen. Van belang is dat deze zorgvuldig worden ingepast en de plint niet domineren, maar in gebruik ondergeschikt zijn aan de totale uitstraling van de straat en de plint.

VORMGEVING VAN DE PLINT

Naast de functie van de plint, is de vormgeving ervan van grote invloed op de beleving op straat. Een plint met een warme, open uitstraling, met een menselijke maat, en met veel visuele karakteristiek past bij het tempo van de voetganger en geeft zo een aantrekkelijk verblijfs- en wandelkwaliteit. Voor de architectuur van de plint zijn de volgende aspecten van belang:

a. Openheid (transparantie) van de gevel: de mogelijkheid om van buiten naar binnen te kijken verrijkt de beleving van de voorbijganger. Het gaat niet zozeer om grote glazen gevels, die vaak eerder spiegelend zijn dan transparant, door etalages of de lage lichtsterkte binnen. Een grote mate van transparantie betreft ook te openen delen zoals taatsdeuren, schuiframen etc..
b. Verticaliteit en pandsgewijze units: een verticaal ritme maakt de beleving van de gevel voor de voetganger interessanter. Een pandsgewijze structuur zorgt voor korte afstanden waarbij telkens een nieuwe gevel in het oog springt. Dit zorgt bovendien voor meerdere entrees in het straatbeeld, hetgeen ook de levendigheid ten goede komt.
c. Detaillering, tactiliteit (aanraakbaarheid) en rijkdom aan warme materialen: Gedetailleerde gevels met warme materialen en veel details zijn plezieriger en meer uitnodigend dan harde strakke gevels. Stoepen, uitstekende randen, verspringingen in de gevel, geprononceerde raamomlijsting, warme (natuurlijke) materialen verrijken het gevelbeeld en zijn visueel interessant, passend bij de 5 km/u beleving van de voetganger.
d. Flexibiliteit: om het functioneren van plintruimtes ook op lange termijn te garanderen, is het van belang dat ze voldoende mate van flexibiliteit hebben om fysiek verschillende functies op te kunnen nemen. Het gaat dan zowel om







REFERENTIES OPENHEID PLINT





REFERENTIES FUNCTIES IN DE PLINT



OVERGANGSZONE

VORMGEVING VAN EEN ENTREE





VERTICALITEIT IN DE PLINT

voldoende hoogte, als om de mogelijkheid om units te koppelen en te splitsen, zodat verschillende verhuurbare oppervlaktes ontstaan.

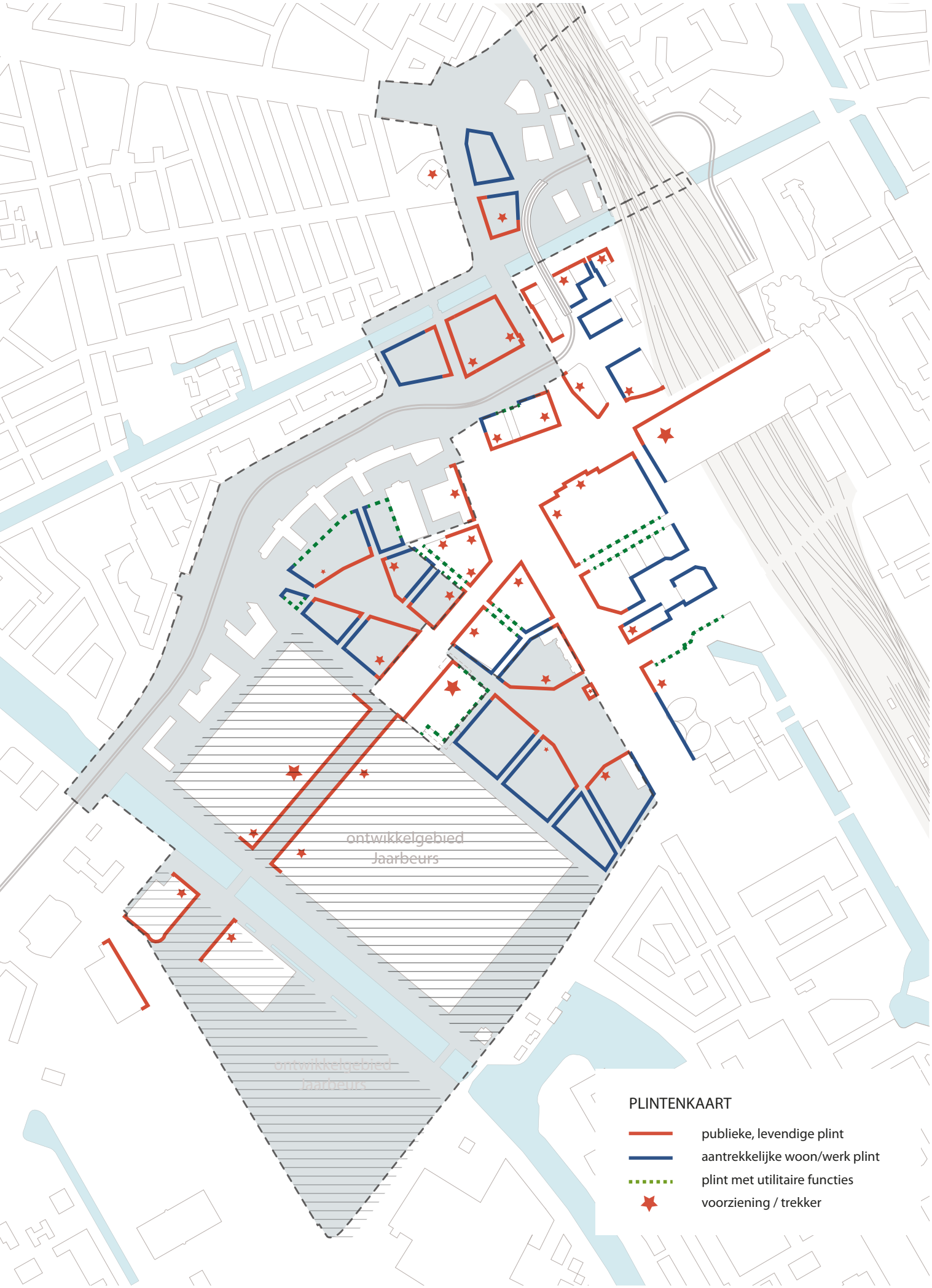
e. Overgangszone of hybride zone: de zone direct voor de gevel langs is ook van betekenis als overgang van buiten naar binnen en van openbaar naar privé. Deze "hybride zone" heeft een diepte van 1,5 à 2 meter en kan worden gebruikt als geveltuin, uitstalzone (bij detailhandel) of als terraszone bij horeca. Bij entrees kan een terugliggende toegang een beschutte plek bieden en tegelijkertijd een toegevoegde waarde voor het openbaar gebied vormen.

PLINT ORGANISATIE

Om een goede plintinvulling bij het moment van oplevering, maar ook in de jaren na ingebruikname te garanderen, zullen toekomstige eigenaren en huurders in het gebied vanaf het begin verplicht worden deel te nemen aan een gemeenschappelijke plinten-organisatie. Een organisatie waar zoveel mogelijk partijen in het gebied bij aangesloten zijn. Doel van deze organisatie is te zorgen voor een aantrekkelijke, invulling van de plinten in het gebied, zodanig dat het bijdraagt aan een prettig leefklimaat. De organisatie helpt bij het vullen van de units en het zoeken van passende invullingen die een meerwaarde voor gebied en gebouw zijn. Noodzakelijk financieel uitgangspunt voor succesvolle plinten in het gebied is dat gerekend wordt met lage huurprijzen, waardoor een breed palet aan mogelijke invullingen denkbaar is.

SLIM BESTEMMEN

Een laatste middel om bij te dragen aan een goede invulling van de plinten in het gebied is het middel van 'slim bestemmen'. Gedetailleerd vastleggen - na de ontwikkelfase - van het aantal functies in de plinten en de bijbehorende omvang van de functies in een beheerbestemmingsplan, helpt om de fijnmazige invulling te behouden.


ontwikkelgebied
Jaarbeurs
ontwikkelgebied
Jaarbeurs
PLINTENKAART
publieke, levendige plint
aantrekkelijke woon/werk plint
plint met utilitaire functies
voorziening / trekker

BEELDKWALITEIT

Met het Lombokplein en Beurskwartier worden nieuwe buurten aan de stad toegevoegd. Buurten die vragen om een eigen karakter en tegelijkertijd een logische aansluiting en inpassing in de stedelijke omgeving. Dit vraagt om een beeldkwaliteit die bijdraagt aan de nieuwe stedelijkheid op deze plekken. Gebouwen dragen hier aan bij door een menselijk maat en schaal in de opbouw (plint, stedelijke hoogte) en een representatief karakter.

BEURSKWARTIER

De hoogstedelijke bebouwing van het Beurskwartier grenst aan de 1e fase van de ontwikkeling van het Stationsgebied. Dit zijn meest grote kantoorcomplexen aan het forum en aan de Croeselaan: gebouwen met één beeldtaal, uitgevoerd in glas en beton.
De opgave van het Beurskwartier is hier enigszins bij aan te sluiten, maar vooral ook om de verbinding te leggen met de rest van de stad.

In het Beurskwartier worden de bouwblokken daarom opgebouwd uit meerdere stadsblokken van verschillende grootte en hoogte. Er wordt als het ware bemiddeld tussen de schaal van het Stationsgebied en de schaal van Dichterswijk en Lombok. Deze samengestelde, soms zelfs pandsgewijze, opbouw en verkaveling zorgt voor een aantrekkelijke variatie in het straatbeeld (en in de plint).

De gevraagde architectuur is aanraakbaar, heeft een rijke materialisering en bijzondere detaillering, waardoor deze bijdraagt aan beleving en kwaliteitswaarde op het straatniveau. Er worden warme materialen gebruikt, zoals baksteen (genuanceerd), natuursteen, groene gevels en hout. Deze materialen en verfijnde detaillering zorgen zowel voor een hoge mate van tactiliteit (aanraken en voelen) als voor absorptie van geluid, waardoor ook voor het oor aangename ruimtes en straten ontstaan. Harde gevelvlakken op de onderste gebouwlagen met veel glas en vlak plaatmateriaal zijn, om kille stedelijke ruimtes te voorkomen, niet gewenst.
De rijkdom van materiaalgebruik wordt versterkt door gedetailleerde toepassingen van de materialen (zoals baksteendetails). Het kleurgebruik binnen de bouwblokken wordt op elkaar afgestemd, zodat een warm palet ontstaat. Af en toe kan er een uitzondering in afwijkend kleurgebruik op gemaakt worden.
Belangrijk is dat gebouwen en bouwblokken zowel aansluiten bij de schaal van de voetganger als op stedelijke schaal een compositie vormen.
Om bij echt hoge torens monotonie en schaalloosheid in de gevelvlakken te voorkomen dient behalve op het stedelijk niveau - de totaalcompositie - en op het kleinste schaalniveau - de architectonische detaillering - ook op de tussenschaal te worden ontworpen.



COMPOSITIE VAN GEBOUWMASSA'S



GELEDING OP DE SCHAAL VAN HET GEBOUW

GELEDING IN DETAILLERING





"GROENE" MATERIALISERING

GELEDING IN DETAILLERING





VORMGEVING VAN EEN ENTREE



VORMGEVING VAN EEN ENTREE

TACTIELE DETAILLERING, WARM MATERIAAL



LOMBOKPLEIN

Voor het Lombokplein geldt dat de architectuur en beeldkwaliteit passen bij de maat en schaal en uitstraling van de directe omgeving. Ook hier wordt gevraagd om stedelijke blokken met warme architectuur, goede detaillering, mooie entrees, en een zorgvuldige overgang van straat naar blok.



ARCHITECTONISCHE EENHEDEN IN BOUWBLOK



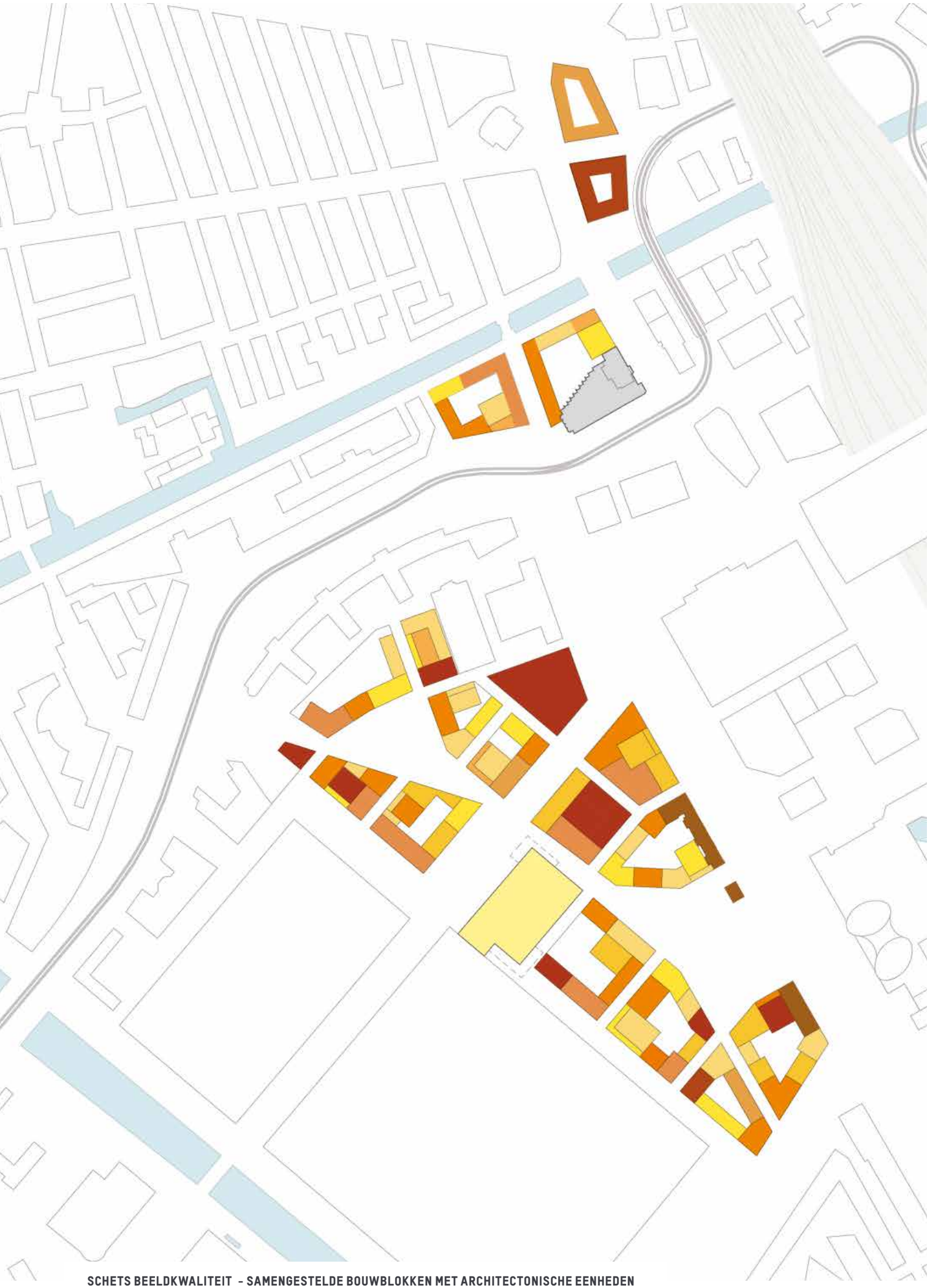
WARM KLEURENPALET



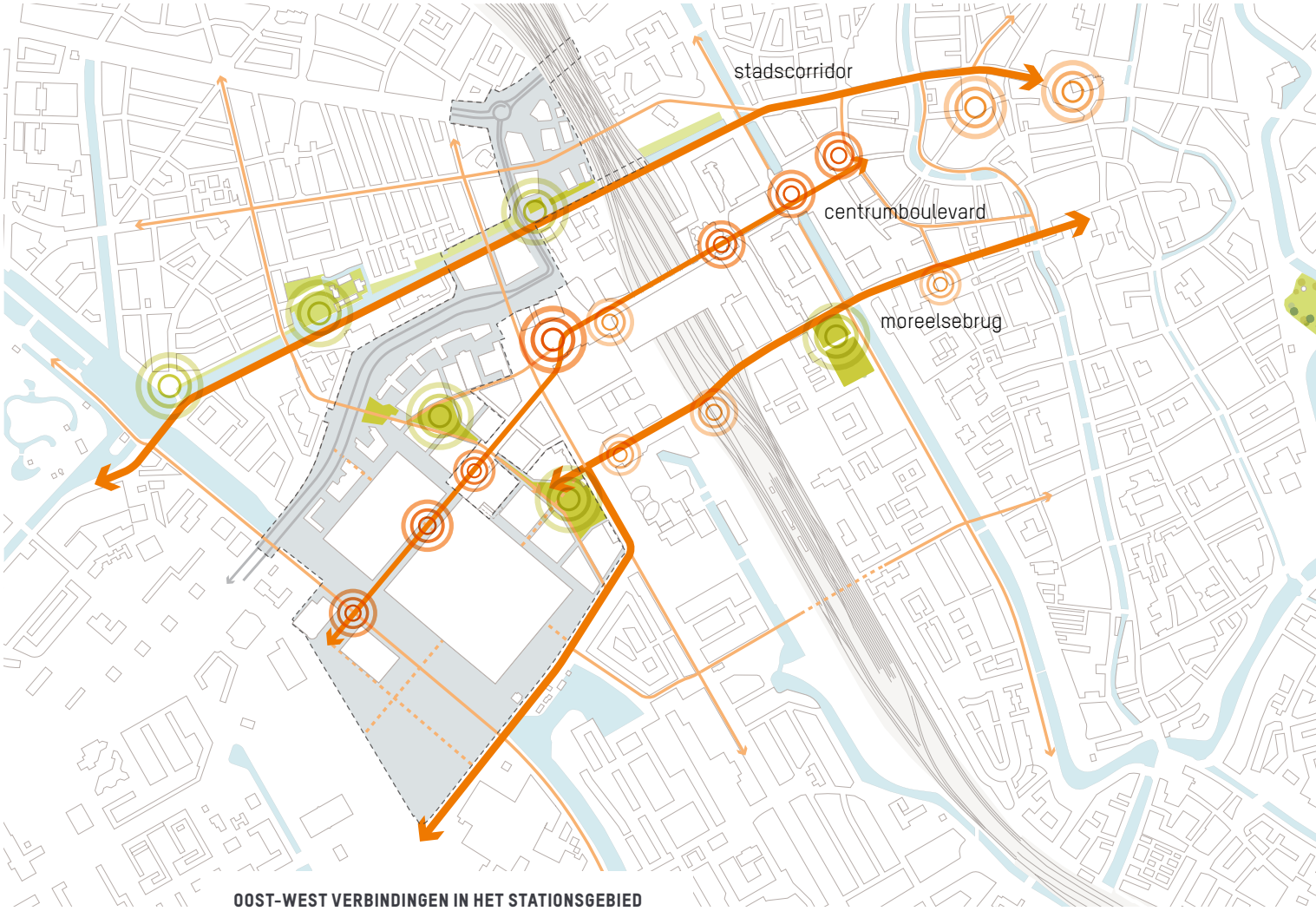
BINNENHOF SAMENGESTELD BOUWBLOK



STADSBLOKKEN IN BOUWBLOK



SCHETS BEELDKWALITEIT - SAMENGESTELDE BOUWBLOKKEN MET ARCHITECTONISCHE EENHEDEN



OOST-WEST VERBINDINGEN IN HET STATIONSGEBIED



MOREELSEBRUG

3. FIJNMAZIG

DOORGAAN MET ‘HERSTELLEN’, ‘VERBINDEN’ EN ‘BETEKENIS GEVEN’.

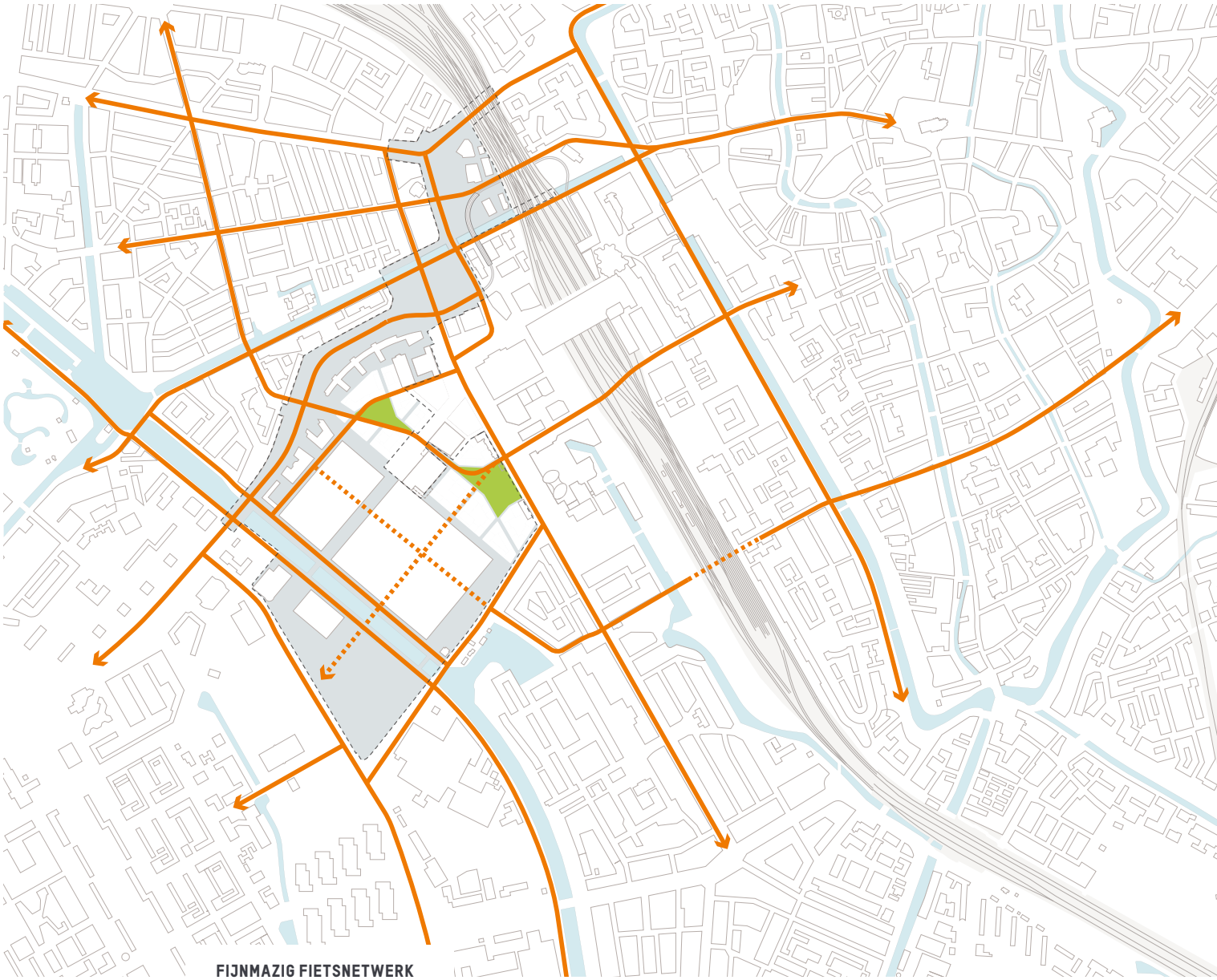
Het ‘verbinden van de oostkant met de westkant van de stad’ is een belangrijke doelstelling van de eerste fase Stationsgebied. Er is veel bereikt: drie hoogwaardige verbindingen voor voetgangers en/of fietsers:

1. de Stadscorridor, de belangrijke fietsroute aan de zuidkant van de Leidse Rijn
2. de Centrumboulevard, de voetgangersroute die belangrijke stedelijke programma’s verbindt, o.a. Jaarbeurs - OV terminal – Hoog Catharijne – Vredenburgplein
3. en sinds kort de Moreelsebrug, de voet-fietsbrug ter hoogte van de Rabobank en de Mariaplaats.

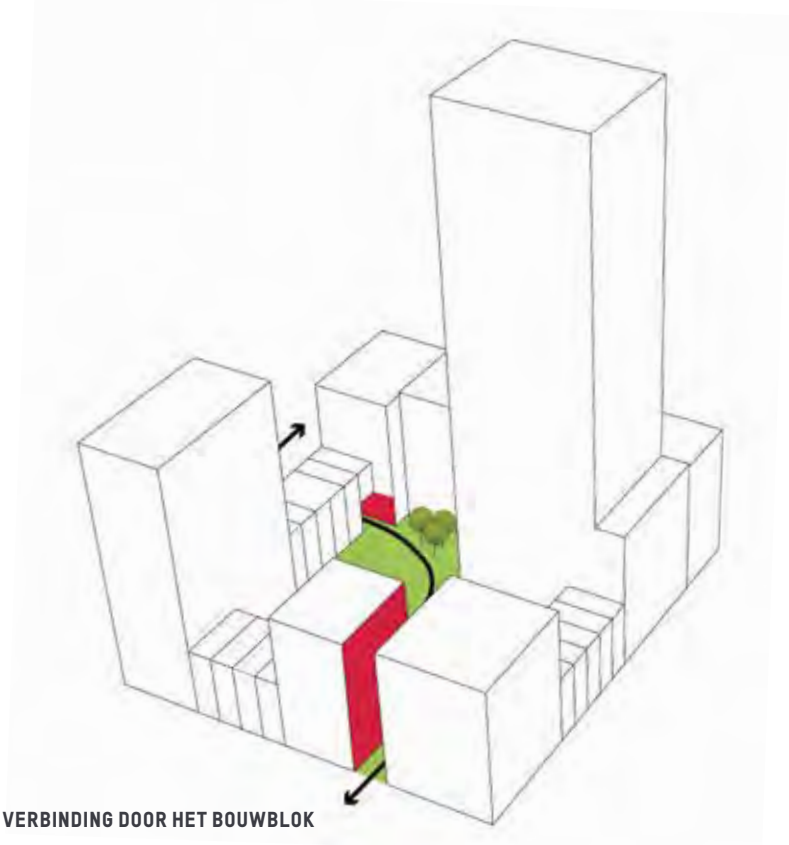
In het plangebied voor de tweede fase gaan we hier op door. De drie routes door het hart van het Stationsgebied worden verder doorgetrokken en nog sterker gemaakt. Het ‘herstellen van de belangrijkste oorspronkelijke waterstructuren’ is een ander belangrijk thema van de eerste fase. Ook dit is onderdeel van deze omgevingsvisie: de Leidse Rijn wordt in deze planfase doorgetrokken. Na realisatie kunnen we weer met bootjes van de Munt naar de Singelgracht.

NETWERK VAN FIETS- EN VOETGANGERSROUTES GEKOPPELD AAN GROENE PLEKKEN EN PARKEN

Alle fiets- en voetgangersroutes vanuit het plangebied sluiten straks op een logische manier aan op de routes door de stad.
Met deze routes worden de groene plekken en parken als het ware aan elkaar verknoopt en verbonden met de nieuwe groene plekken in het plangebied. Dit maakt deze doorgaande routes uitermate plezierig en gezond. En maakt tegelijkertijd dat de groene plekken in het plangebied straks betekenisvol zijn: ze liggen op doorgaande routes. Je komt er gewoon langs.



FIJNMAZIG FIETSNETWERK



VERBINDING DOOR HET BOUWBLOK

FIJNMAZIGE VERBINDINGEN BINNEN HET PLANGEBIED

Een prettig stedelijk gebied heeft een fijnmazige dooradering. In een fijnmazig stedelijk gebied zijn veel routes voor langzaam verkeer, je kunt gemakkelijk een blokje om, lopen is aantrekkelijk. De straten liggen relatief dicht bij elkaar, er is sprake van een relatief dicht grid, de diversiteit in plinten maakt het lopen plezierig. Lombok heeft een dergelijk dicht grid: de bouwblokken zijn smal en er ligt een dicht netwerk van smalle wegen. De historische binnenstad heeft dat ook.
Het gebied rond de Jaarbeurs heeft dit juist helemaal niet. Dit gebied is vrijwel niet toegankelijk en er zijn geen doorgaande routes door het gebied. Je moet er helemaal óm heen. Verklaarbaar vanuit de functie, maar voor de beoogde gebiedsontwikkeling niet wenselijk.

In Lombok willen we de fijne dooradering die Lombok kenmerkt door trekken over het Lombokplein tot aan het spoor. Er komt keuzevrijheid voor de gebruiker, want er komen verschillende alternatieven, zowel in oost-west richting als in noord-zuid richting. Richting binnenstad zijn dit de bestaande route door de Daalsetunnel, een doorgaand fietsroute door de Leidseveertunnel, een recreatieve groene route voor voetgangers langs de noordkant van de Leidse Rijn en natuurlijk de doorgaande fietsroute – de stadscorridor - aan de zuidkant van de Leidse Rijn. Deze laatste kruist gelijkvloers met de Graadt van Roggenweg (bijlage 1). In noord-zuid richting zijn dit de route door de Damstraat en de route over het Lombokplein.

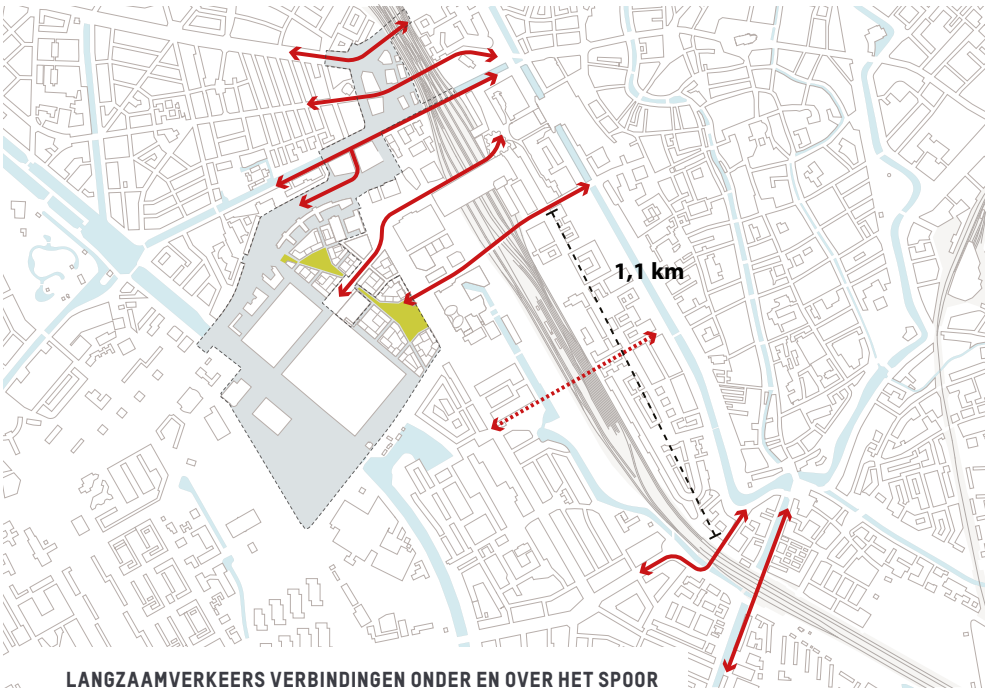
Voor het Beurskwartier is een nieuwe structuur (grid) gemaakt. Er zijn routes door het gebied gelegd die aantakken op belangrijke bestaande verbindingen, onder andere op de route Moreelsebrug – Mariaplaats en op de route Koningsbergerstraat –JP Coenstraat-Cremerplein. Maar ook de verbinding naar Parkhaven en Dichterswijk wordt gemakkelijk gemaakt. In oost-westrichting wordt de Centrumboulevard doorgetrokken tot over het Merwedekanaal. Het grid wordt – gestippeld - ook over de rest van het Jaarbeursgebied doorgetekend. Naast de Centrumboulevard (die hier de Jaarbeursboulevard heet) een tweede wenselijke route, niet om morgen al te realiseren, maar om na te streven op de langere termijn.

FIJNMAZIGHEID BINNEN HET BOUWBLOK

Ook het voorgestelde stedelijk bouwblok kan fijnmazig en doorgankelijk zijn. Overdag kan een opengestelde route dóór een blok het verschil maken. Bijvoorbeeld voor de verbinding tussen de Hagelbuurt en het plein rond het moskee.‘s Avonds kan deze voor de veiligheid worden afgesloten.

VOORSTEL VOOR TOEVOEGING VAN NOG EEN EXTRA FIETSVERBINDING (FIETSTUNNEL)

Zoals gezegd, de drie verbindingen door het Stationsgebied zijn bijna in gebruik. En met de voltooiing van Station Vaartsche Rijn is ook hier een fraaie poort naar de binnenstad ontstaan. Er is dus veel verbeterd. Maar het is denkbaar dat het erg druk gaat worden op deze verbindingen.
Over een lengte van bijna 1.1km is het spoor niet overbrugbaar. Voor een goed functionerende centrum is dat een te grote maaswijdte.
Een extra tunnel ter hoogte van de Jeremias de Deckerstraat – Nicolaas Beetsstraat kan, mits goed ontworpen, een geweldige toevoeging zijn aan het fietsnetwerk door de stad. Niet alleen wordt de drukte rond het station een beetje beteugeld, er ontstaat ook een aantrekkelijke verbinding tussen Merwedekanaal - Parkhaven - Museumkwartier - Lepelenburg - Maliebaan.
De bedoelde tunnel, die ook al genoemd wordt in de beleidsnotitie Slimme Routes – Slim regelen – Slim bestemmen, ligt overigens buiten het plangebied van deze omgevingsvisie.

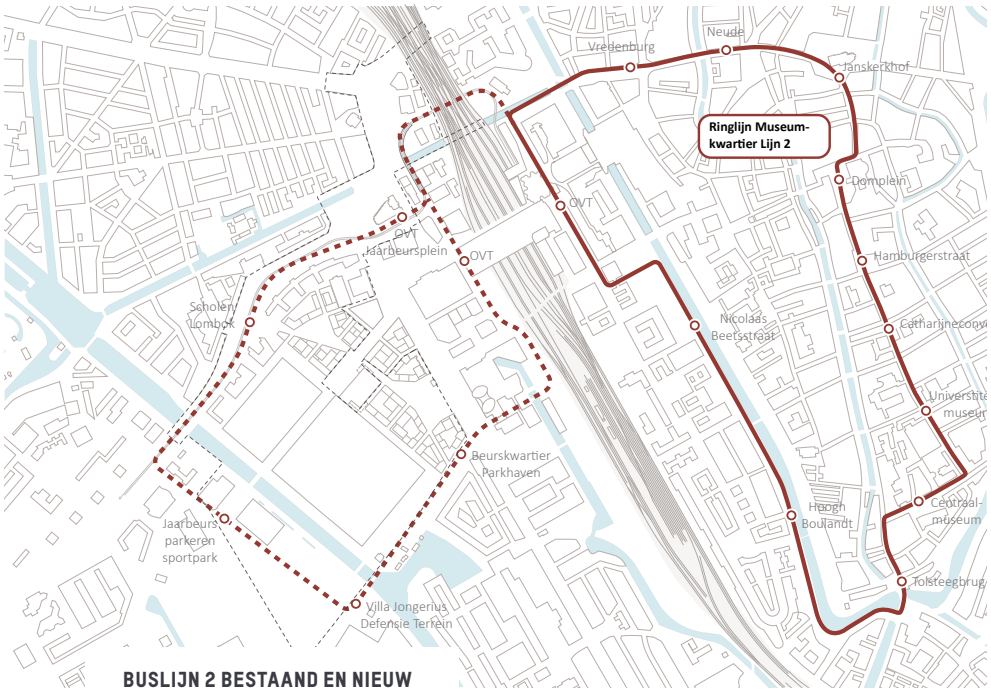


LANGZAAMVERKEERS VERBINDINGEN ONDER EN OVER HET SPOOR

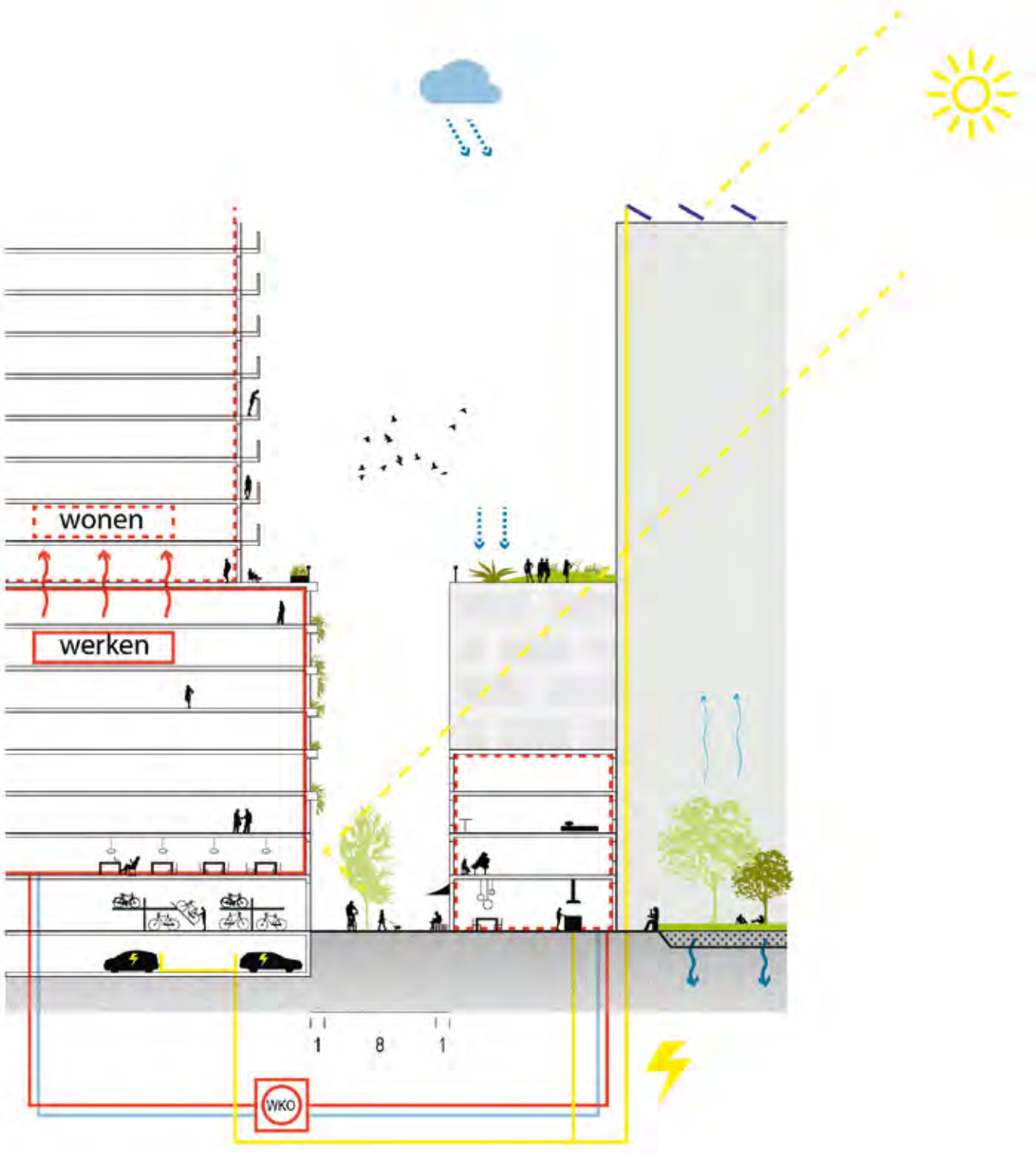
GEEN KABELBAAN, MAAR WÉL ANDERE, MEER FIJNMAZIGE, VERBINDINGEN

In de toekomstvisie Healthy Urban Boost is een kabelbaan (hop-over) verbeeld tussen het parkeerterrein aan de westzijde van de Jaarbeurs en de historische binnenstad.
Het principe van de kabelbaan is onderzocht, maar niet haalbaar gebleken: de afstand vanaf het parkeerterrein naar de historische binnenstad is te klein en het prijsverschil met de kosten van het parkeren in de binnenstad zijn niet hoog genoeg om voldoende mensen te verleiden tot een dergelijke overstap.

Voorstel is om in plaats van de kabelbaan die één plek met één andere plek verbindt, in te zetten op een fijnmazig stelsel van verbindingen tussen het hele westelijk deel van het centrum en de hele historische binnenstad.
Het gaat in de eerste plaats om de al beschreven fiets- en voetgangersverbindingen, maar kan ook zijn het toevoegen van een busverbinding: een achtje maken met de bestaande elektrische lijnbus no 2. En deze bus, net als in de binnenstad, te laten stoppen bij alle belangrijke centrumfuncties
Een verbinding over het water met een elektrische watertaxi is een ander voorbeeld. Het kan incidenteel of toeristisch heel leuk zijn om te parkeren aan het Merwedekanaal om over te stappen op een watertaxi die mensen afzet bij Tivoli Vredenburg, of onder de stadskamer, midden in het winkelhart.



BUSLIJN 2 BESTAAND EN NIEUW



DOORSNEDE OVER STRAAT IN BEURSKWARTIER

4. DUURZAAM

DUURZAAM EN GEZOND

Het Beurskwartier en Lombokplein hebben in de Toekomstvisie als ondertitel meegekregen ‘a healthy urban boost’. Veel van de thema’s die hierbij horen, kunnen pas op een later planniveau worden uitgewerkt. In de omgevingsvisie geven we op hoofdlijnen aan waar we bij de ontwikkeling voor willen gaan.
We bouwen aan een gezonde stad met een duurzame toekomst. De uitdaging is om het Beurskwartier energieneutraal te realiseren, klimaat robuust te maken en een aantrekkelijk en groen woon- en verblijfsgebied te realiseren. Ook het Lombokplein zal duurzaam en gezond ontwikkeld moeten worden.
Van belang zijn tevens het toepassen van duurzame materialen in gebouwen en in de openbare ruimte, het beperken van het energiegebruik en het sluiten van materiaalkringlopen. Fietsers en voetgangers krijgen voorrang en er wordt ruimte gegeven aan moderne, schone vervoersvormen. We zetten een systeem op om de verduurzaming te kunnen monitoren tijdens de ontwikkeling.
Met het aangaan van deze uitdaging wordt invulling gegeven aan de coalitiedoelstellingen voor duurzaamheid: zuinig omgaan met energie en grondstoffen, zoveel mogelijk kringlopen sluiten en energie duurzaam opwekken. In 2030 wil Utrecht klimaatneutraal zijn, in 2020 moet 20% van de energie duurzaam zijn opgewekt binnen de gemeentegrenzen. Fietsen en lopen zijn in het coalitieakkoord de belangrijkste manieren om je te verplaatsen in de stad.
Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan de Global Goals for Sustainable Development van de Verenigde Naties, Deze 17 Global Goals zijn in 2015 door 193 wereldleiders vastgelegd. Utrecht is een Global Goals City en zet zich daarmee in voor duurzame ontwikkeling, zowel in de stad als elders in de wereld. Utrecht onderschrijft de doelen met een focus op Global Goal 11; Maak steden en gemeenschappen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’.
De vraag die in deze omgevingsvisie centraal staat, is dus niet meer of we deze doelen willen stellen, maar hoe we die kunnen bereiken. En dat is een forse klus.
In de voorbereiding van deze omgevingsvisie is onderzoek uitgevoerd door TNO, Deltares en de Universiteit Utrecht, onder leiding van het Utrecht Sustainability Institute, in het Europese project Smart Sustainable Districts (SSD). De thema’s energieneutraal verwarmen en koelen, het lokaal opwekken en verbruiken van elektriciteit, de inrichting tot een aantrekkelijk groen en klimaatrobuust gebied en de bevordering van duurzame mobiliteit zijn bestudeerd voor het Beurskwartier. Daarnaast en voortbordurend op het SSD-onderzoek zijn ontwerpbureaus in opdracht van het ministerie van I&M aan de slag gegaan met ruimtelijke studies

voor het gebied. De resultaten van deze onderzoeken zijn meegenomen in deze omgevingsvisie. Vanuit de onderzoeksbureaus komen diverse adviezen, deze zijn waar mogelijk meegenomen in deze omgevingsvisie en zullen ook op later planniveau verder worden meegenomen. De ambitites en uitgangspunten leggen we vast in het stedenbouwkundig programma van eisen en de gronduitgifte. Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden die de nieuwe Omgevingswet gaat bieden.

ENERGIENEUTRAAL: STIP OP DE HORIZON

De ambitie voor de gebiedsontwikkeling is het realiseren van een energieneutraal Beurskwartier en een energieneutraal Lombokplein. Onder energieneutraal verstaan we dat er in het gebied evenveel duurzame energie wordt opgewekt als verbruikt, met uitzondering van met mobiliteit en bouw samenhangend energieverbruik en energieverbruik dat samenhangt met materiaalstromen. Dit zorgt voor een grote kwaliteitsslag in het gebied en een lage energierekening voor bewoners en overige gebruikers van het gebied.
De titel 'stip op de horizon' geeft al aan dat dit op korte termijn met de huidige stand van de techniek niet zal lukken, maar wel als doel overeind blijft. In het SSD onderzoek en het Living Lab gericht op klimaatneutraal en klimaatrobuust zijn de diverse mogelijkheden om een energieneutraal gebied te realiseren verder uitgewerkt.

We hanteren de volgende uitgangspunten voor de ontwikkeling van dit gebied:

MAXIMALE BESPARING

Als vanzelfsprekend is de eerste stap maximale besparing van gebruik van warmte, koude en elektra. Hiervoor worden per tender scherpe normen gesteld.



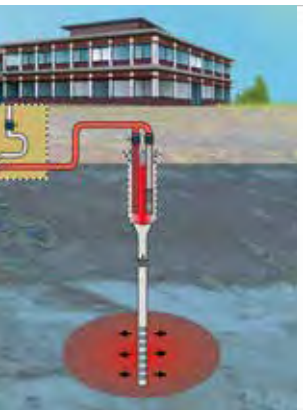


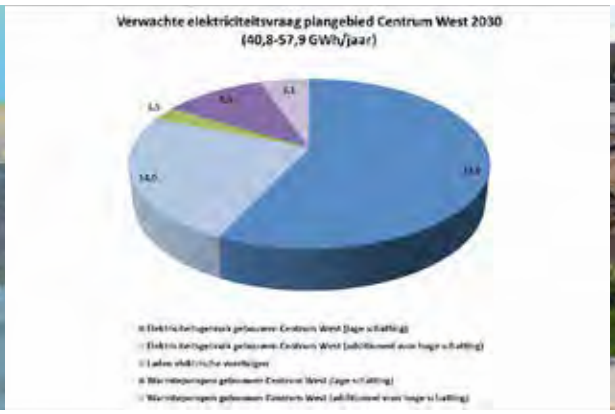
RUIMTELIJK ONTWERPEN MET ZON EN WIND

Een andere mogelijkheid om het energieverbruik binnen het gebied te verminderen is het ruimtelijk ontwerpen met zon en wind als uitgangspunt. Ontwerpprincipes die daarbij horen, zijn het benutten van de zon voor passieve verwarming van gebouwen. Gestreefd wordt naar een principe dat iedere woning minimaal 50% van de zonuren per dag vangt. Het is afhankelijk van de bouwdichtheid of dit haalbaar is. Daarnaast kan de wind benut worden voor ventilatie en koeling van gebouwen, met name voor kantoren. Het slim stedenbouwkundig zoneren van het programma: kantoren in de schaduw (noordzijde of slagschaduw van hoge gebouwen) en woningen in de zon (oost-west-zuidzijde) kan daarbij een bijdrage leveren aan het verminderen van de energievraag voor warmte en koude.
Op bouwkundig niveau zijn ook diverse principes denkbaar die de energievraag kunnen verminderen. Zoals bijvoorbeeld intelligente gebouwen die warmte en koelte transporteren, via natuurlijke stromen zoals trek en thermiek en het niet toepassen van airco's. Ontwikkelaars zullen worden uitgedaagd deze principes mee te nemen in hun biedingen.

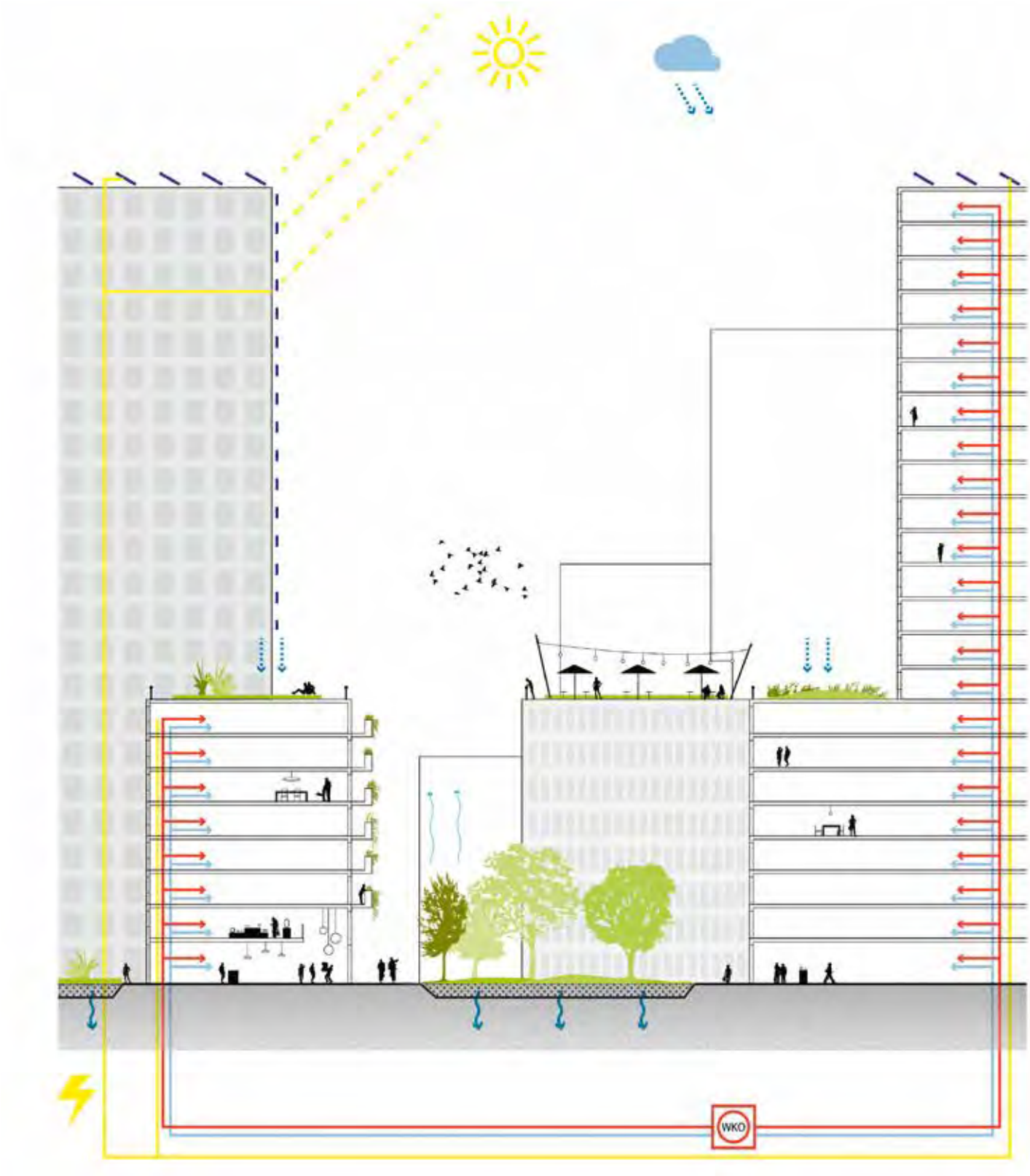
GASLOOS

Aangezien het Nederlandse aardgas de komende decennia op zal raken en we niet afhankelijk willen zijn van buitenlandse gasleveranciers, ligt het voor de hand om het Beurskwartier en de nieuwe gebouwen aan het Lombokplein niet aan te sluiten op gas. Gasloos is dus het uitgangspunt. Dit betekent dat warmte en koudelevering en elektriciteit de benodigde energie zullen moeten gaan leveren. Deze alternatieven moeten voldoen aan de criteria aan het afwegingskader in het warmtevisie.
Uit het SSD onderzoek blijkt dat een gasloos gebied haalbaar is, mits maximaal wordt ingezet op warmte-koude opslag (WKO) , slim ontwerp en krachtige allianties.









DOORSNEDE OVER DRIEHOEKIGE PARKRUIMTE IN BEURSKWARTIER

WARMTE/KOUDE OPTIMAAL BENUTTEN DOOR SLIMME SAMENWERKING

In het gebied zijn diverse – door de provincie vergunde - Warmte Koude Opslag systemen. Ook is er stadsverwarming in het gebied aanwezig. De berekeningen vanuit het SSD-onderzoek laten zien dat er voldoende koude is in het eerste watervoerend pakket , maar te weinig warmte.

Het is mogelijk de warmte/koudevraag voor met name het Beurskwartier in balans te brengen met bijvoorbeeld duurzame stadswarmte. Daarvoor zijn er wel een aantal voorwaarden.

Ten eerste moeten alle bronmaatregelen om de warmte- en koude vraag te beperken in stelling zijn gebracht. We zetten daarom ook sterk in op vérgaande energiebesparing, in ieder geval duidelijk meer dan het wettelijk minimum. Diepe geothermie zien we vooralsnog niet als reële optie.

Daarnaast worden op dit moment de aanwezige warmte/koude bronnen niet optimaal benut. Dit kan verbeterd worden door een betere samenwerking, door slim te ontwerpen (balancering en uitwisseling) en technische voorzieningen. Het realiseren van koppelingen tussen de verschillende WKO's heeft een positief effect op de mogelijkheden van optimale benutting. Daarnaast is ook het clusteren of uitbreiden van programma's met een complementaire warmtevraag een aanvullende strategie om bestaande en mogelijk nieuw te plaatsen WKO's optimaal te benutten. Ook het Merwedekanaal kan een belangrijke rol spelen. Naast balancering biedt het kanaal ook een substantiële bron van warmte en koude. Met een reeks van maatregelen zoals buffering, cascadering, benutting Merwedekanaal, slimme regelingen et cetera kan de flexibiliteit worden gewaarborgd. Een pilot met innovatieve temperatuurmetingen in de bodem loopt, hierdoor wordt meer inzicht verkregen.

De samenwerking en het afspreken van gebruiksregels tussen diverse partijen, zoals Jaarbeurs, NS, Rabobank en nieuwe ontwikkelaars kan worden vormgegeven door één of meerdere allianties aan te gaan. De vorm en opzet van deze allianties zal samen met stakeholders worden uitgewerkt. Dit vormt een belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van het gebied. Hierbij zullen we geholpen moeten gaan worden door provinciale regelgeving, die er voor moet gaan zorgen dat jarenlang niet benutte warmte of koude aan andere partijen vergund kan gaan worden.

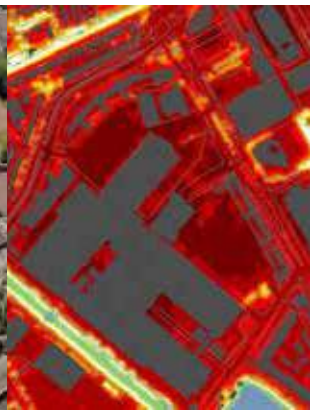
ELEKTRICITEIT: DUURZAAM OPWEKKEN, OPWEKKING IN GEBIED OPTIMAAL REALISEREN

Uit het SSD-onderzoek komt naar voren, dat bij maximale benutting van daarvoor geschikte daken en gevels ca. 35% tot 50% van de elektriciteitsvraag van de bewoners en werknemers gedekt kan worden met duurzame elektriciteit. Aangezien het stedenbouwkundig concept voor ca. 50% van de lagere daken ook voorziet in daktuinen en grasdaken, en de gevels vanwege architectonische redenen ook niet altijd inzetbaar zullen zijn, zal dit percentage in de praktijk wellicht wat lager liggen. We willen het percentage duurzaam opgewekte energie binnen het gebied zo hoog mogelijk hebben. We hanteren daarom het uitgangspunt dat de hogere daken in het gebied (hoger dan 25 meter) geschikt moeten zijn voor opwekking van energie, de lagere daken zijn beschikbaar voor groen. Indien bijzondere functies op de daken gerealiseerd worden kan hiervan worden afgeweken.
Andere opties voor duurzame opwekking in het gebied zijn niet realistisch of dragen nauwelijks bij aan de totale energievoorziening. Zo ligt de opwekking via grote windmolens in het gebied niet voor de hand in een hoogstedelijk gebied. Wel zijn er opties om energie op te slaan voor later gebruik.
In de planning van de elektriciteitsinfrastructuur voor het gebied wordt vooruitgelopen op een groeiend aandeel elektrisch vervoer en de mogelijkheden om elektriciteit op te slaan. Dit geldt voor de uitleg van de infrastructuur, maar ook voor de laadfaciliteiten en nieuwe ontwikkelingen als een Smart Grid, batterijopslag etc. Een pilot voor het gebied met het Smart Solar Charging systeem dat in Lombok al succesvol is gestart, vindt nu plaats met de Jaarbeurs.

DUURZAME ENERGIE VAN BUITEN HET GEBIED TOEPASSEN

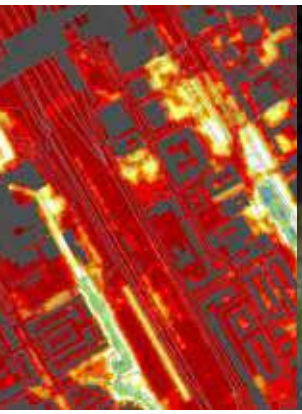
Nadat de vraag maximaal is gereduceerd en de gebouwgebonden oplossingen en uitwisseling van warmte en koude met andere gebouwen optimaal zijn uitgenut, zal in de tenders de mogelijkheid worden geboden om duurzame energie van buiten in te zetten voor verbetering van de energieprestatie van de gebouwen. Maar dan op zodanige manier dat het (net als bij duurzame energie binnen het gebied) gaat om nieuwe opwekcapaciteit die gegarandeerd langjarig energie levert.





KLIMAATADAPTATIE: DROGE VOETEN EN EEN KOEL HOOFD

De klimaatontwikkeling zorgt voor mogelijke wateroverlast (door meer en hevigere buien) en hittestress door het stijgende aantal warme dagen en door het stenige karakter van een intensief bebouwd gebied. Dit heeft ook weer gevolgen voor het energiegebruik van dit gebied voor het koelen van de gebouwen. Water heeft ook een positief effect: het biedt verkoeling, ontspanning en plezier en zorgt voor voldoende vocht voor het aanwezige groen. Klimaatadaptatie bestaat uit drie stappen: het verminderen van wateroverlast, het tegengaan van droogte-effecten en het verminderen van hittestress.
Om hittestress en wateroverlast tegen te gaan en een goede leefkwaliteit te realiseren wordt zo ontworpen dat op hete dagen de temperatuur op straat lager wordt en om bij forse regenbuien piekwaterhoeveelheden te bergen of af te voeren. Uitgangspunt is daarbij dat regenwater in eerste instantie wordt vastgehouden in het gebied, zo veel mogelijk infiltreert in de bodem en, indien nodig, vertraagd wordt afgegeven aan riool en of afvoerend oppervlaktewater. Waar geen verharding nodig is wordt deze niet aangebracht. Ook kan het water voor bluswater of toiletspoeling worden gebruikt. Door toepassing van groen en water in de openbare ruimte wordt hittestress verminderd door verdamping en schaduwwerking. Dit krijgt vorm door het ontwerpen van twee parken in het Beurskwartier en groen in het Lombokplein. Daarnaast wordt in de overige openbare ruimte de maatvoering aangepast aan ruimte voor grote bomen (1e orde).
Ook het vormgeven van goede straten en overige niet bebouwde oppervlaktes, met daarbij streven naar maximaal waterpasserende verharding, afkoppeling van regenwater van gebouwen in combinatie met buffering in de grond (ondergrondse wateropslag) en water in de openbare ruimte dragen hieraan bij. Er wordt zoveel mogelijk lokaal opgevangen, er vindt geen afwenteling plaats naar het riool. Maximalisatie van het toepassen van het organische stofgehalte in de bodem (minimaal 5%) verhoogt de meerwaarde van het waterbufferend vermogen en de





gezondheid van de bodem. Ook bij het ontwerp van het te realiseren park, groene zones en openbare ruimte wordt wateropslag gemaximaliseerd.
Zo veel mogelijk daken van 25 meter en lager (streven 50% van totaal van de daken) zullen belegd worden met groen en voor zover mogelijk zullen ontwikkelaars worden uitgedaagd om groene gevels toe te passen. Bij deze daken moeten ook waterretentiemaatregelen worden genomen, vervolgens wordt dit water vertraagd afgegeven aan lager gelegen gebied waar het wordt opgevangen, hergebruikt of geïnfiltreerd. Ook bij de daken waarop zonnepanelen komen, zal worden gevraagd om die zo mogelijk te combineren met regenwaterbuffering.
Overige maatregelen die kunnen worden toegepast om hittestress te voorkomen zijn het toepassen van lichte kleuren op gevels en daken die niet van groen worden voorzien, fysieke maatregelen zoals overhang / zonneschermen, bodemenergie gebruiken voor verkoeling en geen airconditioning toepassen, optimaal gebruik maken van schaduwwerking van gebouwen (stedelijke inrichting optimaal gebruiken).

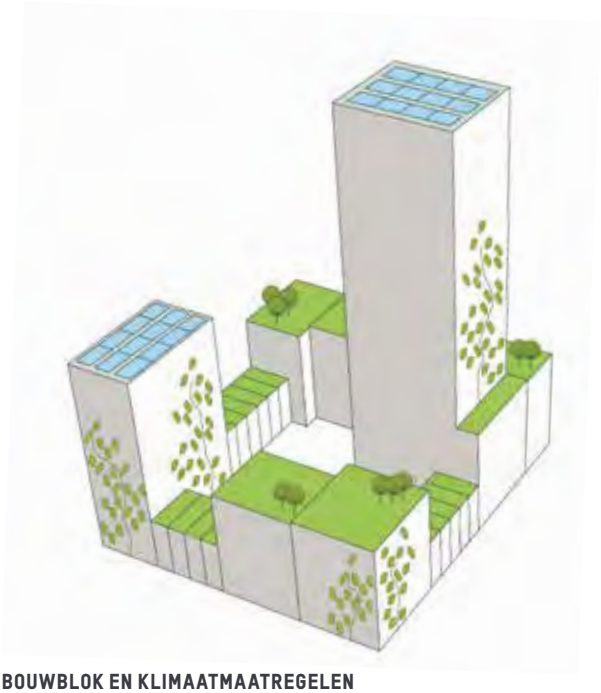
Berekeningen vanuit het SSD-programma tonen aan dat met voldoende maatregelen de gemiddelde temperatuur op straatniveau op een hete zomerdag verlaagd kan worden en dat voldoende waterretentie kan plaats vinden. Een hoge klimaatrobuustheid is haalbaar met extra maatregelen en goed te combineren met een aantrekkelijk en groen gebied.

CIRCULAIR BOUWEN EN LEVEN

De transitie naar een meer circulaire economie is ook in het Beurskwartier en Lombokplein een belangrijk aandachtspunt. De gemeente en Regio Utrecht hebben zich aangesloten bij de Green Deal Cirkelstad, waarin we samen met veertig partners gaan bouwen aan circulaire en inclusieve steden. In het Living Lab, werklijn circulaire economie, zijn deze gedachten uitgewerkt tot concrete voorbeelden en adviezen voor het Beurskwartier en de rest van de stad.

Doel van circulair bouwen en leven is de biologische kringloop en technische kringloop van materialen zo goed mogelijk te sluiten, binnen een zo klein mogelijke cirkel.

Bij de biologische kringloop gaat het dan vooral om bij het vervaardigen en toepassen van grondstoffen, er rekening mee te houden dat zij aan het einde van de levenscyclus weer goed in de biologische kringloop kunnen terugkeren. Dit is bijvoorbeeld het geval met vernieuwbare grondstoffen. Vanuit het Living Lab, werklijn Circulaire economie, worden bijvoorbeeld mogelijkheden gezien voor hergebruik materiaalstromen (koffie, GFT, water) in diverse kassen en een brouwerij in het gebied. Dit verhoogt de zichtbaarheid van de circulaire principes en stimuleert mensen tot een meer duurzame, circulaire levensstijl.



BOUWBLOK EN KLIMAATMAATREGELEN

Bij de technische kringloop gaat het erom dat toegepaste materialen en producten, aan het einde van hun gebruiksduur weer zo hoogwaardig mogelijk kunnen worden hergebruikt. Denk aan het hergebruik van vrijkomende materialen van te slopen delen van de Jaarbeurs en andere vrijkomende materialen vanuit het gebied. Deze componenten kunnen verwerkt worden in het gebied of op regionaal schaalniveau. Denk ook aan demontabele gebouwdelen en aan flexibele indeling van gebouwen, zodat ze kunnen transformeren van bijvoorbeeld woongebouw naar kantoor en omgekeerd. Bij het ontwerp van gebouwen en openbare ruimte zal aandacht gegeven worden aan deze aspecten. Kansen liggen bijvoorbeeld in overdimensionering van fundamenten en draagkracht van gebouwen, hergebruik van vrijkomende materialen en aanpasbare elementen in de openbare ruimte, materiaalarm en biobased ontwerpen, eigenaarschap van materialen. Gebouwen voorzien van een materialenpaspoort, zodat exact bekend is waaruit ze bestaan, levert ook mogelijkheden op voor kringloop van materialen. Specifiek aandachtspunt is ook het vormgeven van de bouwlogistiek tijdens de bouw, bijvoorbeeld door het just in time levering van materialen en/of een gezamenlijk bouwdepot.
Een specifiek onderdeel van de gedachtes rond circulariteit is de in opkomst zijnde deeleconomie.
In zowel het Beurskwartier en Lombokplein zal alles in het werk worden gesteld om de uitvoering van de deeleconomie te bevorderen. Denk daarbij aan deelauto's, buurtuitleen apps, medegebruiken van m² werkruimtes voor andere activiteiten, distributiesystemen voor pakketjes enzovoort. Elke dag komen hier meer voorbeelden van.
De invullingen van circulariteit kent vele verschijningsvormen. Bij de tendering van gebouwen zullen deelnemers worden uitgedaagd hieraan vorm te geven. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de circulaire principes.

STUREN PER TENDER EN MONITORING

Om de doelstelling van een energieneutraal, klimaatrobuust en duurzaam gebied overeind te houden, moet zoals bovenstaande ook laat zien, stevig ingezet worden op vermindering van de energiebehoefte en op overige duurzaamheidsaspecten. Bij de tendering van de gebouwen en bouwblokken zullen we per jaar een norm stellen voor de energieprestatie en gebruik maken van een norm voor de gehele duurzaamheid: GPR of BREEAM. Voor monitoring van gezonde gebouwen is het WELL-certificaat in opkomst. Bij elke tender zal gekeken worden naar de dan zeer scherpe, maar met toepassing van de benodigde innovaties, haalbare duurzaamheidsprestaties.
Ontwikkelaars zal gevraagd worden aan te tonen hoe en of zij deze energieprestaties en overige duurzaamheidsambities realiseren en zullen extra waardering krijgen in de tender, als zij tot meer in staat zijn, zodat innovaties worden bevorderd. Ook zullen zij achteraf moeten aantonen dat zij deze prestaties ook daadwerkelijk halen. Dit zal privaatrechtelijk worden verankerd in de koop- of erfpachtovereenkomsten.

Naast de nadruk op de duurzaamheidsprestaties van individuele gebouwen moet ook de duurzaamheid van het gehele gebied gemonitord worden. Dit vergt een goede regie op de ontwikkeling vanuit het thema duurzaamheid. Dit wordt vormgegeven door de bijdrage van elke individuele ontwikkeling aan de totale duurzaamheid van het gebied te toetsen. Dit kan door gebruik te maken van het instrument GPR-Stedenbouw of BREEAM gebied. Ook zal met de inzet van een duurzaamheidsregisseur of een op te zetten duurzaamheidsnetwerk de regie moeten worden gehouden om daadwerkelijke duurzame ontwikkeling tot stand te brengen.







ONDERGROND

Dit gebied wordt hoogstedelijk en druk. Zeker met de duurzaamheidsambities en de rol daarin van de ondergrond, is die ondergrond een essentieel onderdeel van de stedelijke ontwikkeling. Naast de zichtbare gebouwen, parken, straten pleinen en bomen maakt een stedelijke ontwikkeling ook steeds meer gebruik van de ondergrond voor allerlei functies. Om er een paar op te noemen: riool, warmte- en koudeopslag, wortels van bomen, kabels en leidingen. Deze ruimte onder de grond moet dan ook goed benut worden om aan de gestelde doelen van een energieneutrale, klimaatbestendige en gezonde gebiedsontwikkeling te kunnen voldoen.

Het ruimtegebruik van bestaande en nieuwe ondergrondse functies zal in beeld worden gebracht. Er zit hier ook een nadrukkelijke koppeling met de andere duurzame thema's in de omgevingsvisie.
Om de bodem optimaal te kunnen benutten is het noodzakelijk overige overbodige infrastructuur en obstakels weg te halen: dit creëert ruimte. Bij het gereed maken van het gebied voor ontwikkeling zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

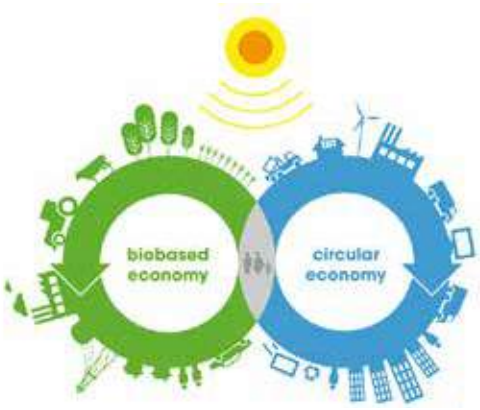
BESTEMMEN VAN DE RUIMTE ONDERGRONDS

Naast het aangeven van de bouwvlakken bovengronds wordt ook aangegeven welke ruimte ondergronds noodzakelijk is voor WKO's en energieinfrastructuur, ondergrondse ruimte voor grote bomen en waterbuffering. Ook functies zoals parkeergarages, bluswatervoorzieningen, spuiwatervoorzieningen, funderingen, afvalcontainers, leidingen stadsverwarming, riolering moeten een plek krijgen.

Het is van belang graafrust en flexibiliteit te realiseren. Door het aanleggen van kabels en leidingen in kabelgoten kan deze graafrust gerealiseerd worden. Omdat de ontwikkeling van het gebied een dynamisch traject is, zal ontwikkelaars en bouwers worden gevraagd voldoende flexibiliteit in stand te houden door, vooruitlopend op mogelijk later gebruik, alvast kabelgoten onder wegen en pleinen aan te leggen.







KWALITEIT VAN DE ONDERGROND

Naast het aangeven van de ruimte die nodig is voor de diverse functies is ook aandacht nodig voor de kwaliteit van de ondergrond voor groene functies. Daar waar groen komt, zorgen voor gezonde (organisch rijke) bodem (tevens vergroting waterbuffering capaciteit). Daarbij moet voldoende rekening gehouden worden met bodemprocessen, bodemzetting (draagkwaliteit), grondwaterstroming en verontreinigingen, ecosysteemdiensten (open bodem verkoeling, zelfreinigend vermogen). Uitgangspunt is dat de scheiding tussen het eerste en tweede watervoerend pakket intact wordt gehouden.

Ondergrondse ordening en afweging is een essentieel onderdeel voor duurzaam gebruik van de ondergrond. Dit aspect zal verder uitgewerkt worden in de volgende stappen van de ontwikkelingen (Stedenbouwkundig programma van eisen en bestemmingsplan).

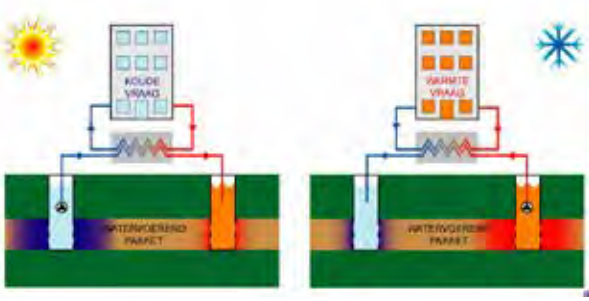
LEEFOMGEVINGSKWALITEIT

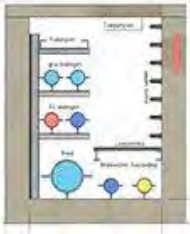
Leefomgevingskwaliteit wordt bepaald door een aantal aspecten. Naast bezonning en windhinder die in andere onderdelen van deze omgevingsvisie zijn opgenomen, zijn ook de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid van belang. Bij de realisatie van het Beurskwartier en het Lombokplein zullen de onderstaande uitgangspunten in acht worden genomen en zal “handen en voeten” moeten worden gegeven aan de ambities.

GELUID

Utrecht heeft de ambitie een goed en gezond woon- en leefklimaat te realiseren. (Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei).

Een goed akoestisch woon- en leefklimaat wordt vooral bereikt door een voldoende laag geluidsniveau buiten. Uit onderzoeken is gebleken dat de ervaren geluidshinder




(en daarmee gezondheid) meer samenhangt met het geluidsniveau buiten voor de gevel dan ín de woning. Het geluidsniveau wordt ook positief beinvloed door het toepassen van dempende materialen, zoals begroeiing op de gevels van de binnenzijden van de bouwblokken.

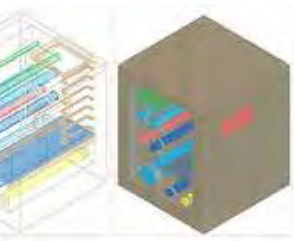
Het bestrijden van de geluidshinder in bestaande situaties is een hardnekkig probleem. Om de gemiddelde geluidshinder in de stad terug te dringen zal daarom ook worden ingezet op meer ambitie bij nieuwe situaties. In Leidsche Rijn is dit zeer effectief gebleken.

GELUIDSNIVEAU BEDRIJVIGHEID

Er wordt gestreefd naar een differentiatie in het gebied, waardoor levendige gebieden ontstaan met een laag achtergrondniveau en daardoor een hoge verblijfskwaliteit, naast drukke gebieden met veel geluid van wegverkeer. Voor het geluid van bedrijven (airco's, koelingen e.d.) zijn de toetswaarden afhankelijk van het type gebied zodat een bijpassend woon- en leefklimaat ontstaat.
Het geluid afkomstig van de Jaarbeurs zal gezien de korte afstand tot woningen nader moeten worden onderzocht. De dakinstallaties en expeditieroutes met laad- en loslocaties komen bij voorkeur niet naast het Beurskwartier en anders zullen wellicht geluidafschermende maatregelen (zoals een overkapping) moeten worden getroffen.

GELUIDNIVEAU VERKEER

Als eerste uitgangspunt voor geluid geldt dat voldaan moet worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en de eisen uit de Geluidnota Utrecht (luwe gevel en situering voldoende verblijfsruimten en de buitenruimte aan de stille kant). Het tweede uitgangspunt is dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening vanuit een gezonde verstedelijking de eisen en uitgangspunten overeenkomstig de Wet geluidhinder onverkort van toepassing zijn. Ook mag de planontwikkeling niet leiden tot een wezenlijke toename van geluid op bestaande woningen in en rond het plangebied. Vanuit het oogpunt van volksgezondheid wordt geadviseerd verder







geen hogere geluidsniveaus toe te staan dan 63 dB voor zowel geluid van weg- als railverkeer. Geluidsniveaus boven deze waarde worden immers als “zeer slecht” bestempeld. Verder is er in het plangebied ook behoefte aan (groene) gebieden dicht bij/om het huis waar het relatief rustig is en waar men kan ontsnappen aan gebiedsvreemde geluiden en de hectiek van de dag. Deze rustige gebieden dragen bij aan de bestrijding van stress.

LUCHT

Als eerste uitgangspunt voor de luchtkwaliteit geldt dat voldaan moet worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Daarnaast heeft de gemeenteraad het college opgedragen om:

- In haar beleid te streven naar verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit (voor PM10 en PM2,5) en lokale maatregelen te treffen die leiden tot gezondere lucht voor de inwoners van Utrecht;
- In haar beleid te streven om ieder jaar lagere waarden te realiseren voor fijn stof, waarbij gekeken wordt naar de WHO-advieswaarde als richtsnoer.

We dragen hieraan bij door een autoluw Beurskwartier te realiseren en de Graadt van Roggenweg, Westplein, Croeselaan en Van Zijstweg te verbeteren opnieuw in te richten.

EXTERNE VEILIGHEID

De gebouwen in het Beurskwartier liggen op voldoende afstand van het spoor. Voor die gebouwen gelden de eisen voor een goede bestrijdbaarheid van een incident, zoals een adequate bereikbaarheid door hulpdiensten en bluswatervoorziening.

Voor de gebouwen dichterbij het spoor in het Lombokplein is daarnaast noodzakelijk de (nood) uitgangen van de spoorbundel af te realiseren en afsluitbare mechanische ventilatie op te nemen.









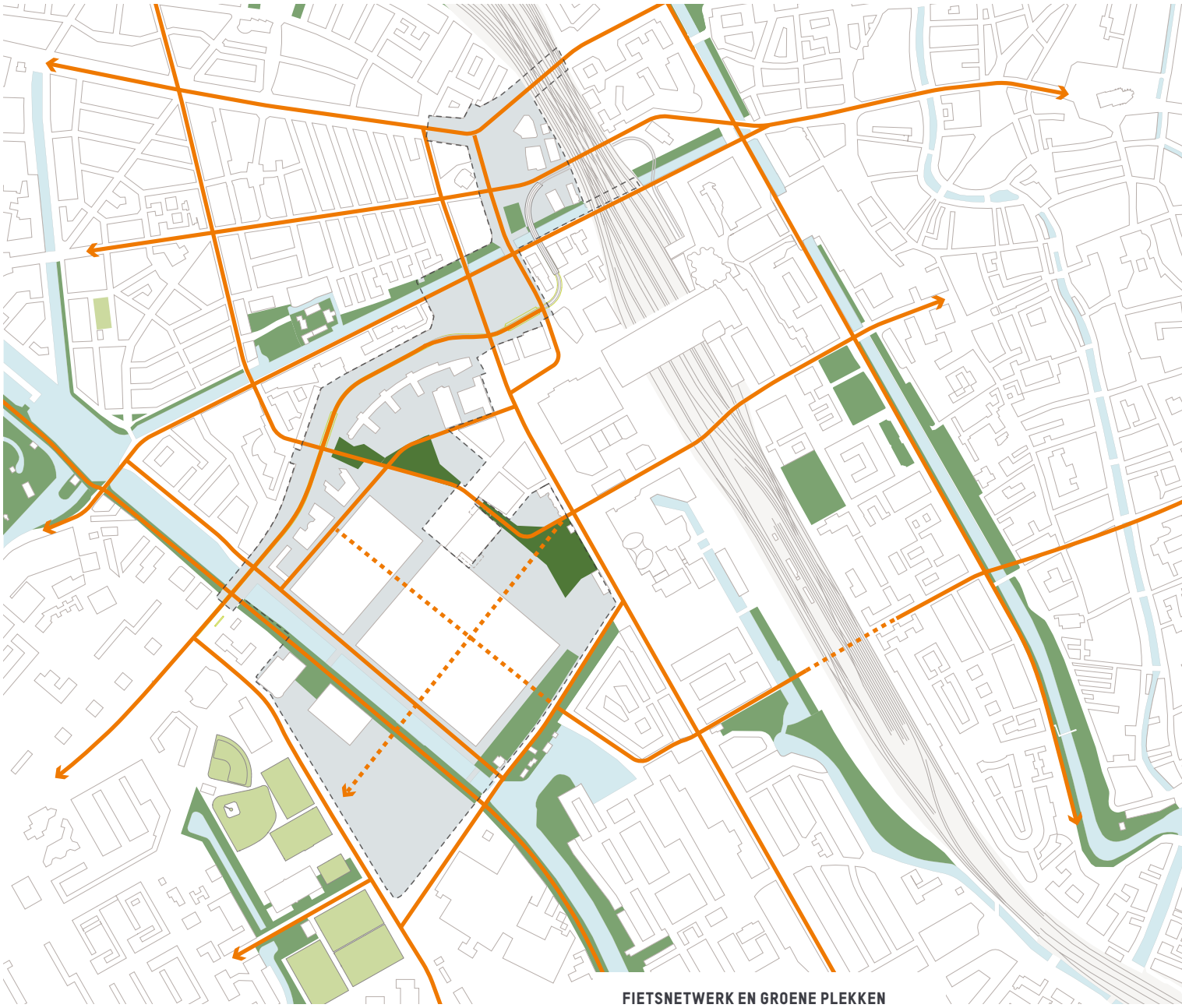






5. GROEN EN GEZOND

Beurskwartier en Lombokplein hebben in de Toekomstvisie de ondertitel meegekregen ‘a healthy urban boost’, we bouwen aan een gezonde toekomst. We houden de privé auto’s op afstand. Dat is beter voor de geluid- en luchtkwaliteit. En het geeft ruimte. Ruimte voor groen. En ruimte om te bewegen.
Gezonde verstedelijking is het uitgangspunt. Lopen en fietsen is het snelst en het makkelijkst. In het plangebied grenzen alle woonblokken aan één van de parkruimtes of aan de centrumboulevard (die hier een groene inrichting heeft). Er zal een sterke vergroening plaats vinden. Grote bomen, daktuinen, eetbaar groen, pocket parks en verticaal groen. Dit groen dient vele doelen tegelijk: gezondheid, verkoeling, waterberging, biodiversiteit en een aantrekkelijke uitstraling. Meer groen in de buurt of groen met een hoge kwaliteit hangt samen met een betere algemene en mentale gezondheid. Mensen in een groene omgeving bewegen meer, ervaren meer sociale cohesie en kunnen beter omgaan met stressvolle gebeurtenissen. Zowel de hoeveelheid groen als de kwaliteit van het groen doen er toe. Ook het zelf beheren of telen van groen dragen bij.
Van de ontwikkelaars die bouwen in het gebied verwachten we dat ze gezonde gebouwen maken. Van de bewoners in en rond het gebied verwachten we dat ze meedenken over hoe ze zich hier straks prettig en gezond zullen voelen. Zo maken we samen een gebied waarin je gezond, stedelijk kunt leven, of je nu een hoog of een laag inkomen hebt.

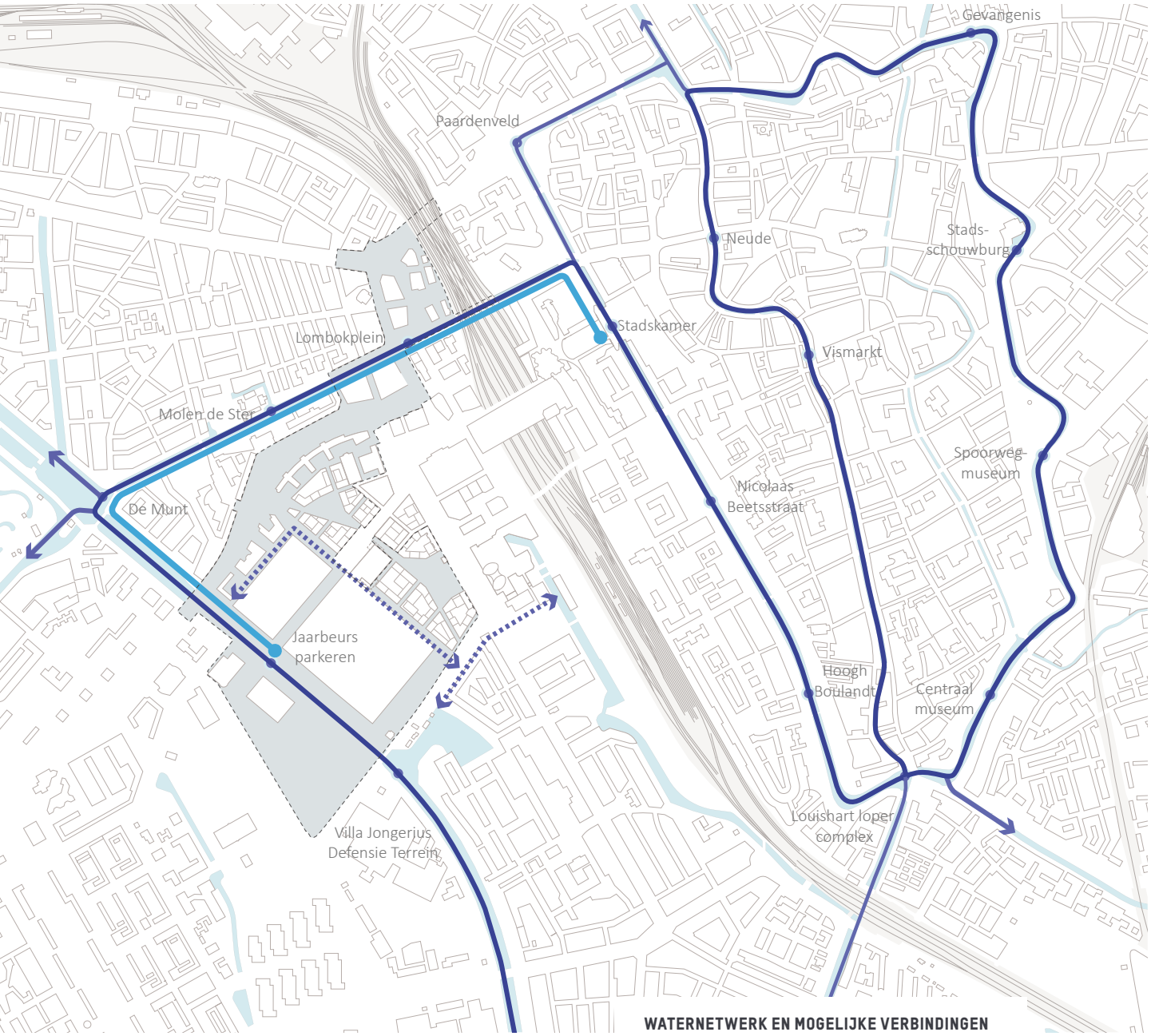


FIETSNETWERK EN GROENE PLEKKEN

GROEN VERBONDEN

Groen (in alle verschijningsvormen: bomen, struiken, gras) is onmisbaar om het Beurskwartier en Lombokplein gezond, aantrekkelijk en klimaatrobuust te maken. In het Beurskwartier komen twee kleine parken en bij het Lombokplein komt een groen plein aan het water.

Deze groene ruimten zijn gekoppeld aan bestaande en nieuwe groene routes voor langzaam verkeer. Groene plekken met elkaar verbinden nodigt mensen uit om te lopen of te fietsen en levert een bijdrage aan een prettig leefmilieu voor mensen en dieren. Samen maken ze onderdeel uit van een samenhangend stelsel van routes en groene plekken door de stad. Zo krijgen de groene plekken en routes een maximale betekenis, niet alleen voor de bewoners van Beurskwartier en Lombokplein maar voor de stad als geheel.



WATERNETWERK EN MOGELIJKE VERBINDINGEN

WATER VERBONDEN

Behalve het verbinden van groen levert ook het verbinden van het water een belangrijke bijdrage aan een gezond centrumgebied. De belangrijkste ingreep is het herstellen en bevaarbaar maken van de Leidse Rijn. Hiermee wordt een oude structuur hersteld en wordt het netwerk van waterlopen weer verbonden. Er ontstaan behalve groene looproutes ook waterroutes.
Een mogelijke aanvulling op de bestaande waterstructuur is een nieuwe verbinding, een kanaaltje, tussen het open water van de Kruisvaart - de haven van Parkhaven - via het Beurskwartier - naar het Merwedekanaal. Een dergelijk kanaaltje kan mits vormgegeven met natuurlijke oevers bijdragen aan de ecologische gebiedskwaliteit, en aan de kwaliteit van het woon/werk milieu, maar kan ook worden gebruikt voor de cascadering, de geleidelijke opvang van het regenwater in het gebied.



PARKEN EN PLEINEN RONDOM HET PLANGEBIED

PARKEN EN PLEINEN WAAR VEEL TE DOEN IS, EN SOCIAAL VEILIG

Een succesvol en sociaal veilig park of plein, is een park waar veel mensen zijn, en waar veel te doen is. Mensen trekken mensen aan. Dit betekent dat er horeca moet zijn, voor een kopje koffie, een ijsje of een biertje. En speelgelegenheid. En reuring. Straatartiesten of voetballende kinderen of skaters. Er is wat te zien en te doen. Een goed plein ligt aan een straat en is dus zichtbaar, en niet afgesloten van mensenstromen. Er zijn voordeuren van woongebouwen. Er zijn prettige plekken -in de zon en in de schaduw - om te zitten of om in het gras te liggen. Grote bomen bieden beschutting. En water -rustgevend geluid, verkoelend - kan een geweldige toevoeging zijn.



PARKEN EN PLEINEN RONDOM HET PLANGEBIED

KEUZE VOOR ROBUUST GROEN

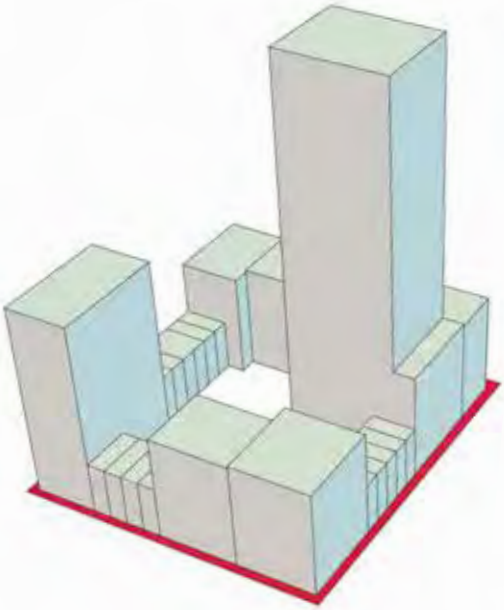
Robuust groen heeft de meeste betekenis voor ecologie en voor het vergroten van de biodiversiteit in het gebied.
De bomen in het Beurskwartier en op het Lombokplein moeten voldoende groot zijn om schaduw en cool spots te realiseren. Grote bomen vragen voldoende ruimte ondergronds (25 – 50 m²) en het is daarom nodig kabels en leidingen te bundelen in kabelgoten en leidingenbundels. Het vergroenen van de Graadt van Roggenweg kan door het toevoegen van bomenrijen, en door het aanbrengen van blokhagen aan weerszijden van de trambaan. De zone langs de Leidse Rijn kan verder worden doorgetrokken tot aan het spoor en worden versterkt tot een groene zone. Ditzelfde geldt voor de centrumboulevard in het plangebied. Dit kan een kralensnoer zijn van interessante, deels groene verbindingen en pleinen. En tenslotte kan ook langs het Merwedekanaal de groenkwaliteit verder worden versterkt.



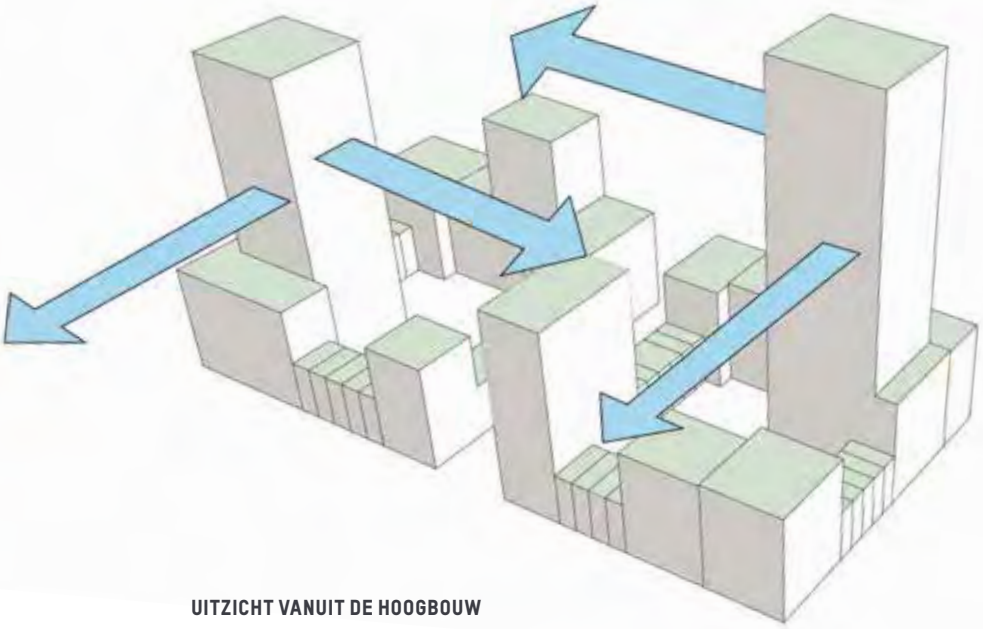
GROENE RUIMTES EN GROENE DAKEN IN HET PLANGEBIED

ALLE WOONBLOKKEN AAN EEN GROENE RUIMTE EN GROEN OP DAKEN TOT 25M

Door een groene inrichting van alle daken tot 25 m hoogte krijgen woningen uitzicht op groen van goede kwaliteit. Dak- en gevelgroen zorgen voor een aantrekkelijk en gezond leefmilieu. Groene daken en gevels worden bezocht door bestuivende insecten en trekken daardoor ook vogels en vleermuizen. Door te "spelen" met vormgeving en inrichting kan het positieve effect van dak- en gevelgroen worden versterkt. Hoe dikker het substraat van groene daken, hoe groter de waterbergende capaciteit van groene daken is. Groene daken kunnen ook als daktuin worden gebruikt. De ambitie is om in alle clusters van gebouwen groen op een creatieve wijze in het ontwerp toe te passen.



OVERGANGSZONE



UITZICHT VANUIT DE HOOGBOUW

ONTWERP GERICHT OP DIVERSITEIT EN ONTMOETING

In het nieuwe centrum wordt gestuurd op diversiteit. Er komen binnen de bouwblokken woningen van verschillende afmetingen en in verschillende prijsklassen, die voor diverse doelgroepen geschikt zijn. Ontwikkelaars krijgen gezondheidsdoelen mee en worden zo uitgedaagd tot gezonde ontwerpen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het opnemen van ontmoetingsruimten in gebouwen, en om het realiseren van gemeenschappelijke, groen ingerichte dakterrassen.
Er is veel aandacht voor de overgangszone tussen privé en publieke ruimte, de intermediaire zone. Dit is een zorgvuldig vormgegeven overgangsruimte tussen woongebouw of woning en openbare ruimte: een groene voortuin, een uitnodigende entreehal of een eigen stoep waar precies een bankje past. Belangrijk, want dit is de plek waar je je buren ontmoet en een praatje maakt.

IN DE ZON, UIT DE WIND, EN ZO MIN MOGELIJK LAWAAI

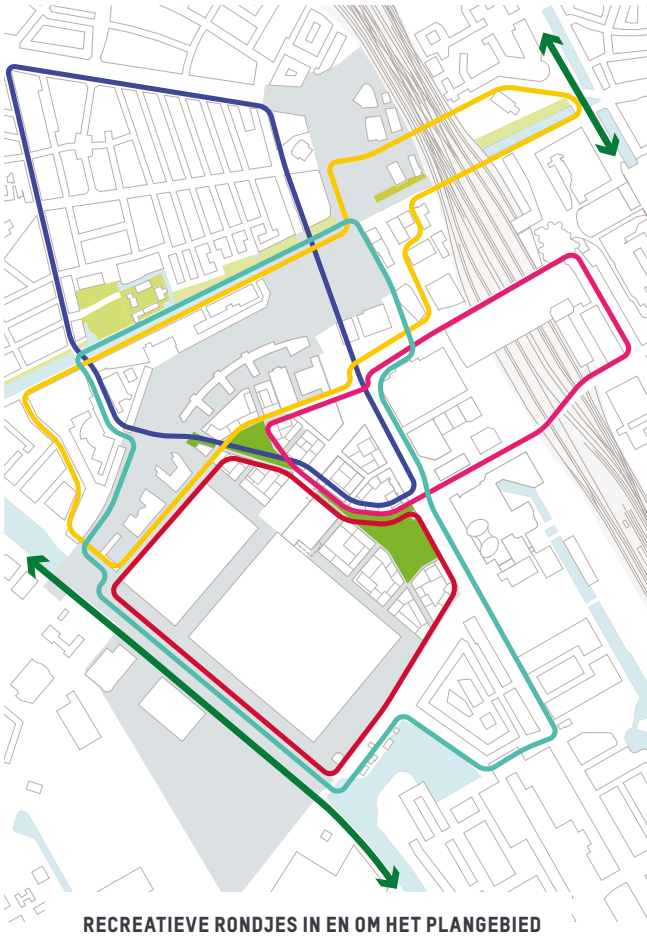
Mensen worden actiever en gezonder van zonlicht. Daarom zijn bezonningsstudies bij de uiteindelijke bouwplannen belangrijk. TNO heeft normen voor bezonning: minimaal 2 uur zonlicht per dag, 8 maanden per jaar. Dit is leidraad voor het gehele gebied. Om windhinder zoveel mogelijk tegen te gaan is alle hoogbouw ‘in de tweede lijn’ gezet. Dit wil zeggen iets naar binnen in het bouwblok, en nooit direct aan de straat. Hinderlijke valwinden worden zo effectief vermeden. Om zoveel mogelijk alle woningen te voorzien van minimaal één geluidluwe gevel is gekozen voor het stedenbouwkundige principe van gesloten bouwblokken. In een later planstadium zal nadere detailstudie worden gedaan naar het verblijfsklimaat van de binnenhoven in relatie tot aantal woningen en de hoogte van de bouwblokken.



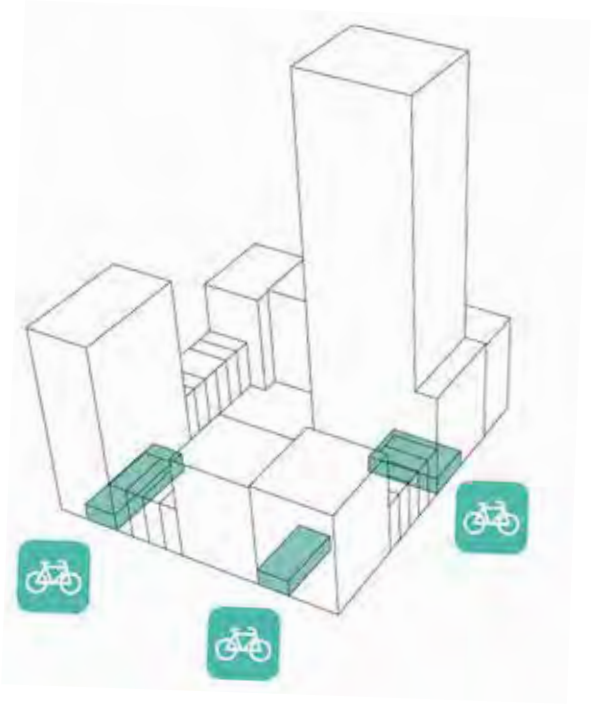
.

ONTWERP GERICHT OP BEWEGING: RECREATIEVE RONDJES

Er wordt volop ingezet op langzaam verkeer verbindingen. Verbindingen van oost naar west over het spoor, en van noord naar zuid. Verbindingen tussen het nieuwe centrum en de omliggende buurten. Verbindingen binnen het gebied. Geschikt voor acht- en tachtigjarigen. Voor verschillende doelgroepen in het gebied plannen we relevante looproutes. Denk aan lunchwandelingen, boodschappenrondjes, avondwandelingen, aansluiting op hardlooproutes en veilige routes naar school. En vanuit het Beurskwartier loop je gemakkelijk naar het 'rondje stadseiland'. Levendige plinten en groen maken de routes aantrekkelijk..



RECREATIEVE RONDJES IN EN OM HET PLANGEBIED



FIETSPARKEREN OP DE BEGANE GROND

ONTWERP GERICHT OP BEWEGING: FIETSEN IS DE GEMAKKELIJKE KEUZE

Autobezit wordt niet gestimuleerd en autogebruik wordt ontmoedigd. Toekomstige bewoners parkeren op afstand of maken gebruik van deelauto's. Een belangrijk deel van de nieuwe bewoners maakt vooral gebruik van openbaar vervoer.
Fietsen wordt in het gebied gemakkelijk gemaakt. In de bouwblokken komen grote gemeenschappelijke fietsenstallingen op de begane grond. Boodschappen doen met de fiets wordt de gemakkelijke keuze.

TOEGANKELIJK VOOR IEDEREEN

Uiteraard is de ambitie voor het nieuwe centrumgebied om de gebouwde omgeving zo vorm te geven dat deze toegankelijk en uitnodigend is voor iedereen, ongeacht zijn of haar lichamelijke, verstandelijke, psychische en zintuigelijke vaardigheden en beperkingen. Het streven is dat iedereen in het nieuwe centrumgebied onafhankelijk, dus zonder gebruik van derden, van voorzieningen gebruik kan maken. Mensen voelen zich welkom op de plek waar ze zijn, de menselijke maat is er bepalend. Er is ruimte om te bewegen, de weg te kunnen vinden, ergens in en uit kunnen, ergens op en af en ergens bij kunnen. Er is aandacht voor veiligheid en er is aandacht voor binnenklimaat, luchtkwaliteit, privacy en sociaal contact.

GEZOND ETEN: AANTREKKELIJK EN GEMAKKELIJK

Er is een overvloed aan gezond eten. Mensen eten en drinken graag bij de lokale eetgelegenheden of koken zelf lokaal geproduceerde of regionale producten. Er is volop keus uit makkelijk en gezond eten. Fastfood is er ook, maar gezond is hierbij de norm. De restaurantkas aan het Merwedekanaal is een trekpleister voor toeristen, bezoekers en bewoners. Hier is te zien hoe groenafval en reststromen wordt gebruikt voor het kweken van gezonde biologische groenten en fruit. In kantoorkantines lokt de presentatie gezonde keuzes uit en zijn water en fruit vanzelfsprekend beschikbaar. Op weg naar station of werk start de dag met een gezond Ontbijtje To Go, en aan het eind van de dag met een gezonde Maaltijd To Go.

GEZONDHEIDSVERSCHILLEN VERKLEINEN

Utrecht is een gezonde stad. De verschillen tussen wijken zijn echter groot. We willen deze verschillen verkleinen. Mensen met een lage opleiding en laag inkomen moeten ook de kans krijgen op een gezond leven. In een goedkopere woning maar wel op een goede plek. Deze kans creëren we in het Beurskwartier. Er komt sociale huur in het gebied. Daarnaast komt er ook betaalbare werkruimte in de plinten. En nieuwe werkgelegenheid, voor verschillende opleidingsniveaus.
Belangrijk gegeven is: het zien van gezond gedrag leidt tot eigen gezond gedrag.





DIERVRIENDELIJK BOUWEN

Een stad biedt niet alleen ruimte aan mensen, maar ook aan natuur. De kansen voor planten en dieren kunnen bewust worden vergroot door gunstige omstandigheden te creëren voor het vinden van vestigingsruimte, voedsel en veiligheid. Dat kan werkelijk overal: op, aan en in gebouwen (verblijfplaatsen, nestkasten, holtes, gaatjes), muren (kalkrijke mortel), door toepassing van een variatie aan groen (van bomen tot en met groene gevels), door het (half) open houden van de bodem, door de materiaalkeuze (bv. hout, mosbeton). Doelsoorten zijn vogels, vleermuizen, wilde bijen en andere insecten als zweefvliegen en vlinders en de egel. Een goed functionerend bodemecosysteem zorgt voor goede groei-omstandigheden voor bomen en een goede waterafvoer.
Er kan ruimte worden geboden voor de belangrijkste gebouwbewonende soorten: de huismus,

de gierzwaluw en de gewone dwergvleermuis.







6. SLIM VERVOER

BEREIKBAARHEID: EEN NIEUWE KOERS

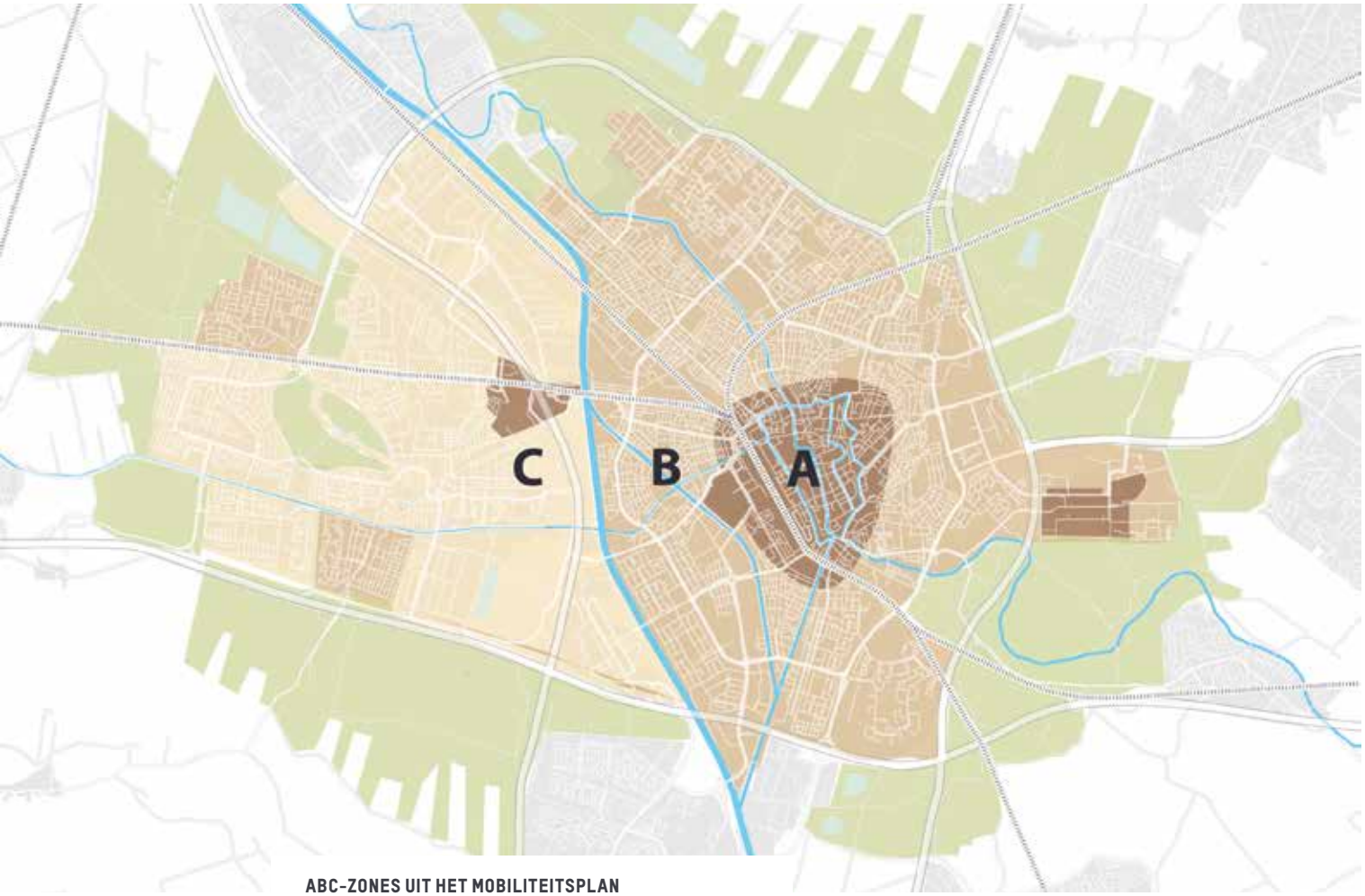
In deze omgevingsvisie is het denken over bereikbaarheid, zoals dat is vastgelegd in het gemeentelijke Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slimme Regelen en Slim bestemmen' als leidraad gebruikt. In het Mobiliteitsplan staat dat het gebied Beurskwartier en Lombokplein onderdeel is van het vergrote centrum van Utrecht (de A-zone). In de A-zone is een sterkere verblijfskwaliteit wenselijk, met meer ruimte voor voetganger en fietser.

SLIM BESTEMMEN (EFFECT VAN DE RUIMTELIJKE PLANNEN)

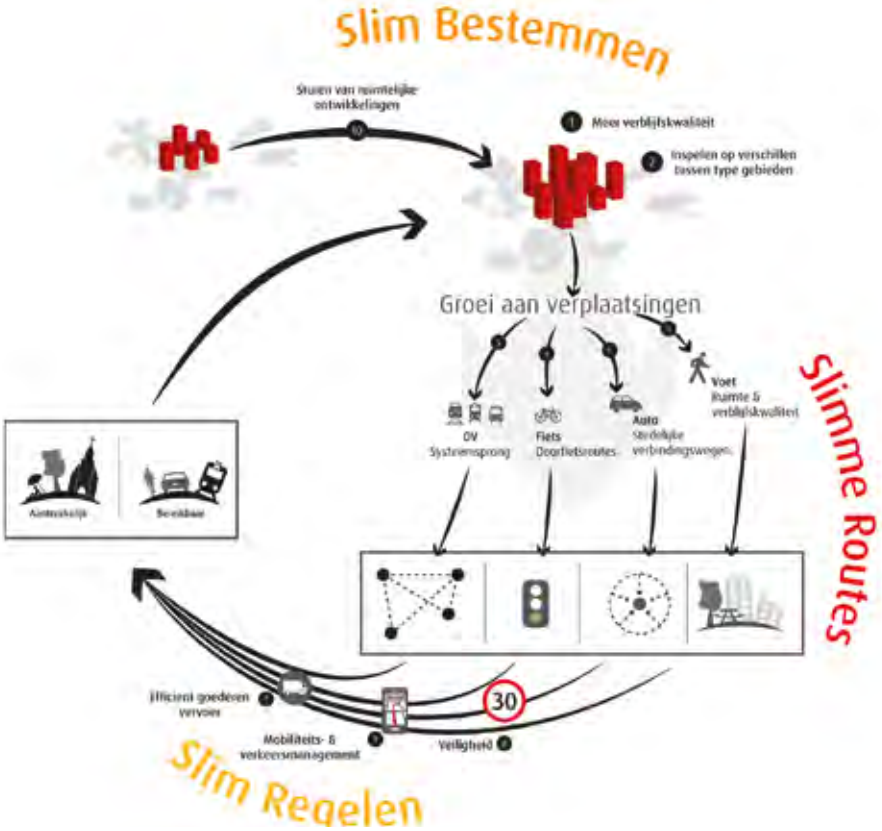
De keuze voor hoge tot zeer hoge bebouwingsdichtheden in het plangebied is verkeerskundig mogelijk door de ligging in de directe nabijheid van het Centraal Station van Utrecht. Juist híer zullen immers veel mensen kiezen voor openbaar vervoer en niet voor de auto. Daarnaast zijn alle voorzieningen goed bereikbaar waardoor er ook veel gelopen en gefietst zal worden. Er hoeft dus –in tegenstelling tot uitbreiding in het buitengebied - voor deze vorm van intense inbreiding geen nieuwe auto-infrastructuur te worden toegevoegd.
Dat aan het huidige 'werk'gebied vooral 'wonen' wordt toegevoegd, is ook verkeerskundig gunstig. Hiermee wordt de verdeling van het verkeer over de dag beter verspreid.

SLIMME ROUTES (EFFECT VAN INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN)

Het bestemmingsverkeer zal worden gefaciliteerd, maar verder zal het autogebruik niet worden bevorderd. De bereikbaarheid van de binnenstad zal, binnen de grenzen van de wegcapaciteit van de Graadt van Roggenweg, worden verzekerd. Doel is een kwalitatief ruimtelijk en verkeerskundig ontwerp, met een goede leefbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid.
De inrichting van de Graadt van Roggenweg en Westplein (Kanonweg) wordt vanaf de Koningsbergerlaan tot de Vleutenseweg ingericht met 2x1 rijstroken en 30km/uur. Door deze heldere inrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein ontstaat een duidelijke rij-loper naar de binnenstad. De oversteekbaarheid is op alle uren van de dag goed, omdat auto's zich steeds meer verspreiden over de gehele dag, en de spitsintensiteiten wat afvlakken. Voorbeelden van wegen met vergelijkbare intensiteiten zijn 't Goylaan West en de IJburglaan in Amsterdam.



ABC-ZONES UIT HET MOBILITEITSPLAN



MOBILITEITSPLAN SLIMME ROUTES, SLIM REGELEN EN SLIM BESTEMMEN

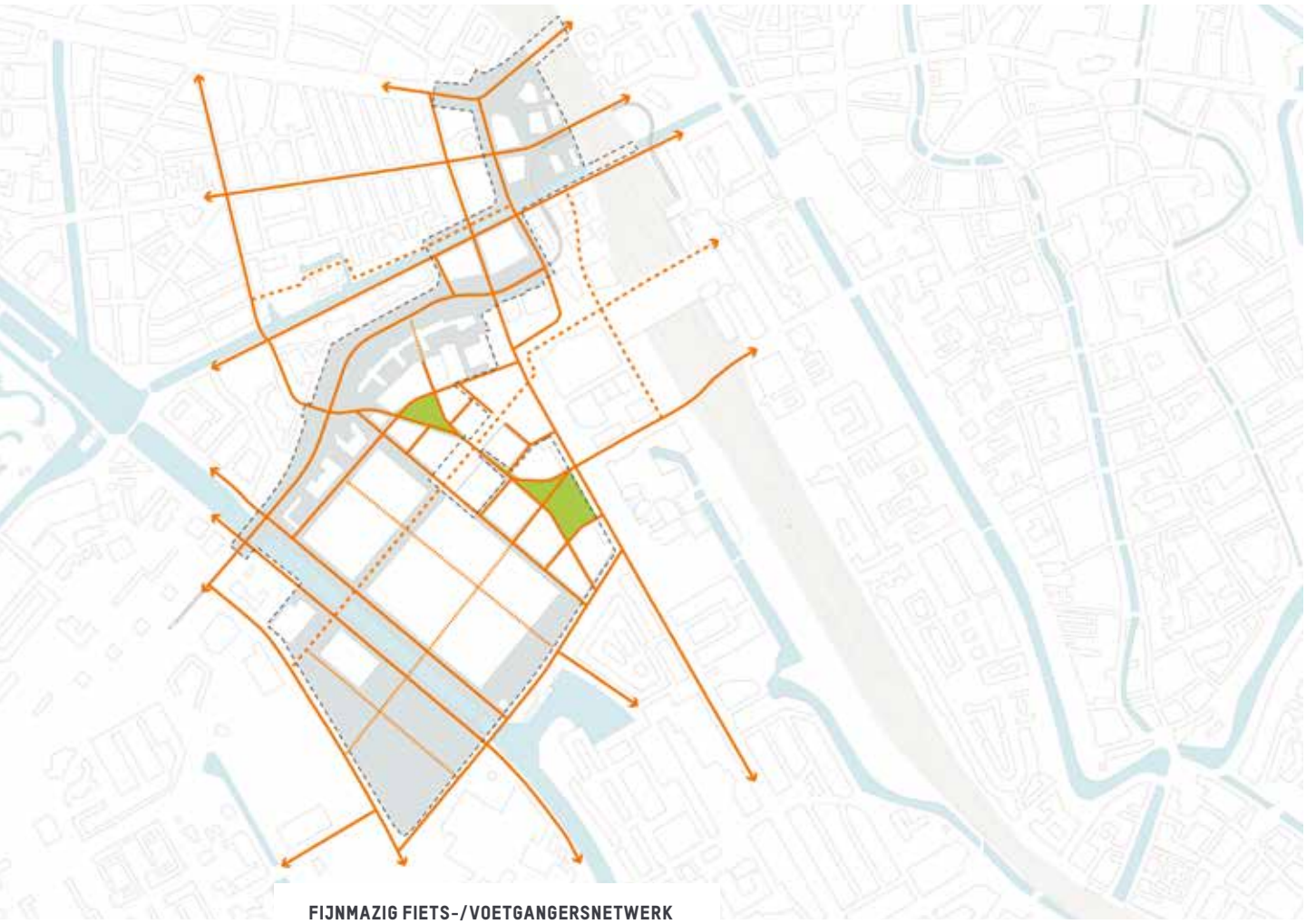
Deze route is geschikt voor diverse verkeersintensiteiten. In bijlage 2 is de analyse van de verkeersberekeningen weergegeven." Uit deze berekeningen volgt dat met de huidige inzichten een etmaalintensiteit van 17.000 mvt per etmaal te verwachten is, als ook de maatregelen uit het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen komende jaren worden uitgevoerd.

Het duurzaam veilig ingerichte wegprofiel is geschikt voor dit aantal, maar ook voor een kleiner aantal motorvoertuigen per etmaal. Met de berekende aantallen is de weg goed oversteekbaar en veilig. Ook is de doorstroming voldoende om de binnenstad goed bereikbaar te houden.

In het compacte nieuwe stadsdeel staat de voetganger centraal. De voetgangersverbindingen zijn, waar mogelijk, fijnmazig met een maaswijdte van 50-100 meter.
De centrumboulevard wordt een doorlopende verbinding vanaf het Merwedekanaal tot aan het Vredenbrugplein. Een andere belangrijke verbinding voor voetgangers is vanzelfsprekend de verbinding tussen het park in het Beurskwartier naar de Mariaplaats. Via de Moreelsebrug, die recent is geopend.
Ook de looproutes langs het Merwedekanaal, langs de Leidse Rijn en van Lombok naar het Centraal station worden verbeterd en aantrekkelijk gemaakt.

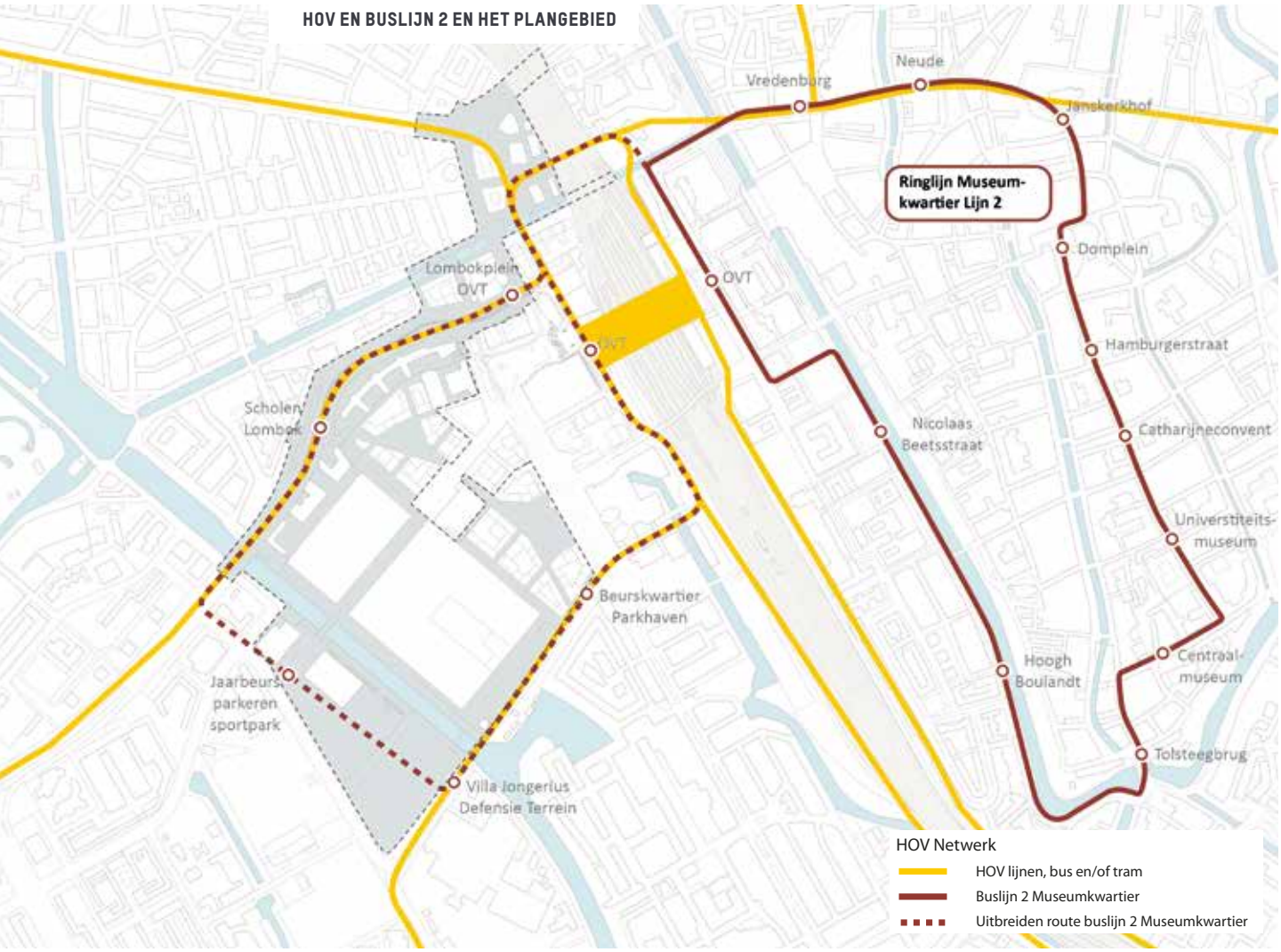
Na de voetganger komt de fietser. In de omgevingsvisie is het fietsnetwerk verbeterd. De Graadt van Roggenweg krijgt aan beide zijden fietspaden, evenals de Van Zijstweg. De fietsverbinding via de Leidseweg krijgt langs de gehele route hetzelfde profiel, aan de ene zijde de doorgetrokken Leidse Rijn, aan de andere zijde bebouwing met voordeuren en functies aan de straat. Het kruispunt met de huidige Graadt van Roggenweg wordt in verband met de ruimtelijke kwaliteit gelijkvloers.
De fietsverbinding langs het Merwedekanaal wordt verbeterd. En de barrière werking van de Graadt van Roggenweg wordt verminderd, zodat er betere fietsverbindingen ontstaan tussen Lombok en het station.
Bij de uitwerking zal veel aandacht besteed worden aan het comfort van de fietser: de breedte van de fietspaden, materialisatie, opstelruimte, en de oversteekbaarheid.

Zowel het Beurskwartier als het Lombokplein zijn uitstekend ontsloten met het openbaar vervoer. Binnen het plangebied worden de HOV routes snel en veilig gefaciliteerd. Het grootste station van Nederland is op loopafstand bereikbaar. Bovendien is het Beurskwartier aan beide zijden ontsloten door Hoogwaardig Openbaar Vervoer: bus- en trambanen, met haltes op de Graadt van Roggenweg en de van Zijstweg. Voor de nog fijnmazigere ontsluiting van het Beurskwartier kan worden gedacht aan een buslijn zoals lijn 2 in de oude binnenstad, dan wel aan vernieuwende deur tot deur vervoersconcepten.



FIJNMAZIG FIETS-/VOETGANGERSNETWERK

HOV EN BUSLIJN 2 EN HET PLANGEBIED

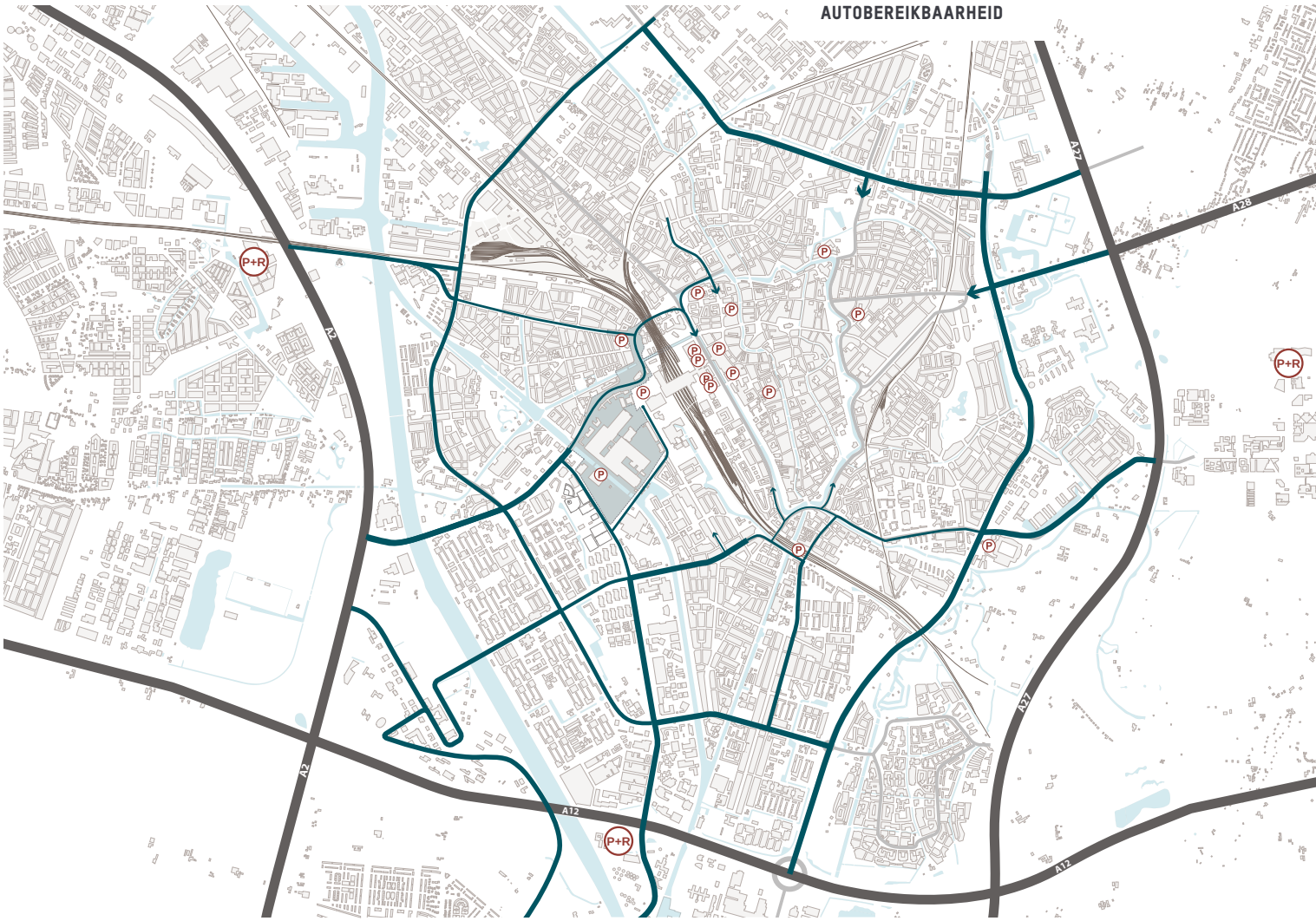


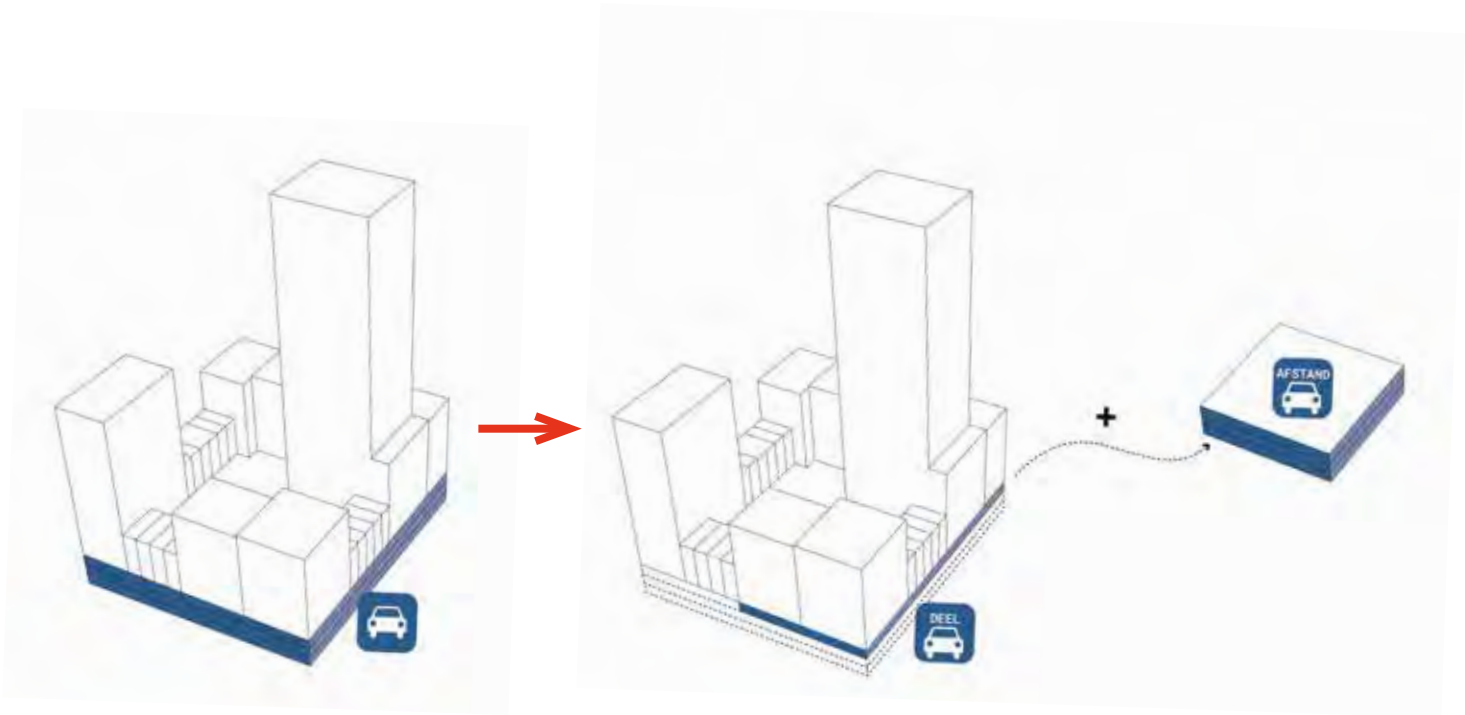
SLIM REGELEN (MAATREGELEN OP HET GEBIED VAN VERKEERS- EN MOBILITEITSMANAGEMENT)

Slim regelen gaat om het op een slimme manier voorzien in verkeersbehoeften. Hier zal in de aanloop naar en tijdens de gebiedsontwikkeling mee worden geëxperimenteerd. Voor het plangebied gaat het om het stimuleren van innovatieve projecten, die het transport binnen het gebied vereenvoudigen. Bijvoorbeeld een experiment met een tapis roulant (rollend tapijt), of met een zelfrijdend systeem tussen de parkeerplaatsen aan de westzijde van Jaarbeurs en het wonen in het Beurskwartier.

Mobiliteitsmanagement gaat over de introductie van deelvoorzieningen, zoals deelauto's en deelfietsen. Een niet minder belangrijk punt is het ontwikkelen van een slimme manier van afgifte van goederen en het organiseren van op maat gemaakt vervolgtransport.

De doorstroming wordt beheerst door middel van een dynamisch verkeersmanagement.





AUTOPARKEREN TRADITIONEEL EN MAATWERKOPLOSSING

MAATWERK IN PARKEREN

FIETSPARKEREN

Fietsen is de gemakkelijke keuze. Het stallen van de fiets wordt opgelost in de bouwblokken, op de begane grond of via een fietsbare en goed toegankelijke oplossing onder de grond (-1), om het gebruik van de fiets zo makkelijk mogelijk te maken. Behalve de private fietsenstallingen komt in het gebied, op een nog te bepalen locatie, ook nog een fietsenstalling voor het publieke programma aan de Centrumboulevard.

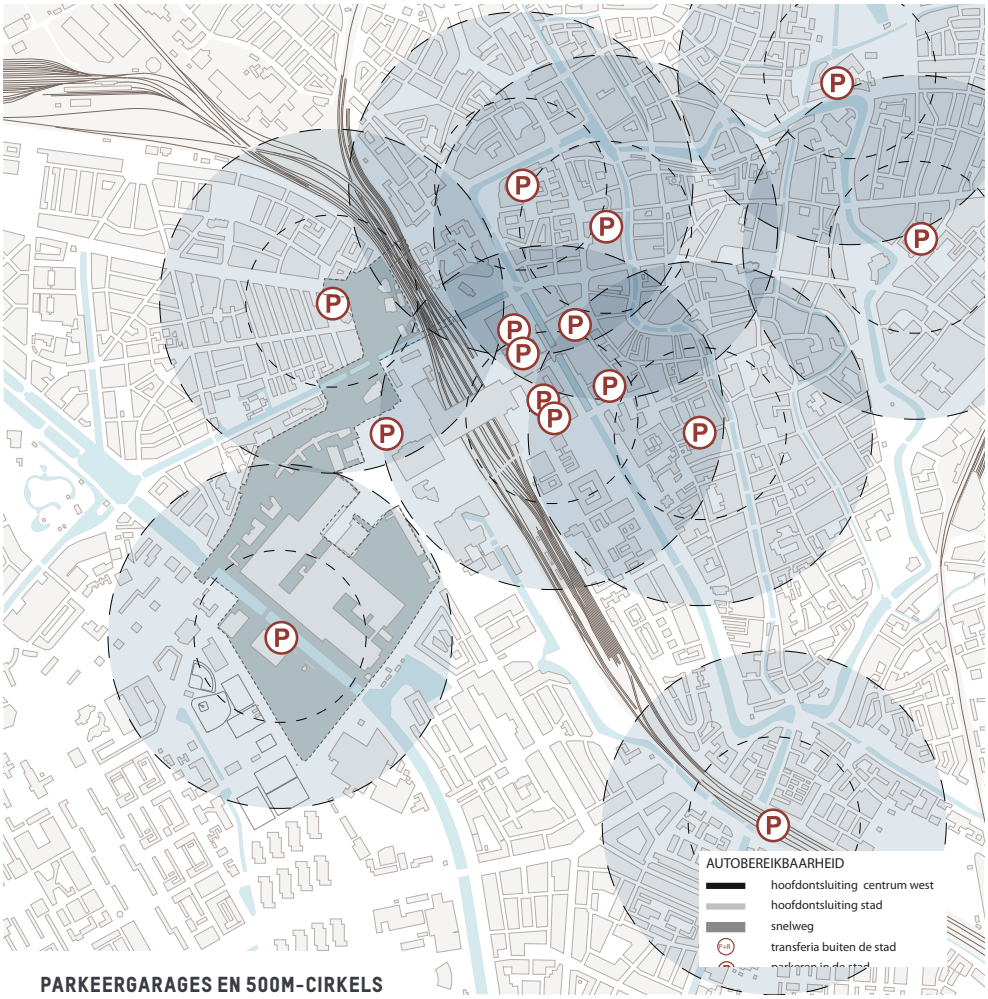
Boven op de geldende normen voor fietsparkeren (conform het bouwbesluit voor wonen) komen er extra fietsvoorzieningen ter vervanging van autoparkeren in het gebied en wordt ingezet maximaal gebruiksgemak van de fiets door collectieve-, deelsystemen, gerealiseerd op maaiveldniveau.

Ook komen er voor de werknemers goed toegankelijke fietsenstallingen. Voor bezoekers van bedrijven en voorzieningen moet de collectieve voorzieningen goed toegankelijk zijn en vanuit de fietsenstalling moet de bestemming eenvoudig (het liefst binnendoor) toegankelijk zijn.

AUTOPARKEREN: UITSLUITEND DEEL AUTO'S EN PARKEREN OP AFSTAND

Op basis van de vigerende Nota Stallen en Parkeren is voor het programma indicatief het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend. Hierbij is er van uitgegaan dat:

- het Beurskwartier en het Lombok[plein in de A-zone wordt gebracht;
- de minimumnorm uit de bandbreedte als maximum wordt gehanteerd;
- maximaal (=20%) wordt ingezet op deelauto's onder de woningblokken zelf, met een omrekenfactor van 1 deelauto voor 4 parkeerplaatsen;
- voor privéauto's wordt uitgegaan van parkeren op afstand;
- dat maximaal (10%) wordt ingezet op het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietsplekken.



PARKEERGARAGES EN 500M-CIRKELS

Het totaal aan parkeerplaatsen voor Beurskwartier komt dan maximaal rond de 2000 uit en het Lombokplein rond de 500 parkeerplaatsen, exclusief deelauto's (100 voor het Beurskwartier en 20 voor het Lombokplein). Dit komt ongeveer overeen met een norm van 0,5 parkeerplaats per auto.
Voor het Beurskwartier komt het parkeren op afstand op het parkeerterrein van de Jaarbeurs. Voor Lombokplein wordt zo veel mogelijk gebruikt gemaakt van bestaande garages.
Bezoekers kunnen uiteraard de verschillende openbare parkeergarages gebruiken.

Bij het ontwikkelen en vaststellen van het stedenbouwkundig programma van eisen zullen de bouwplannen getoetst worden aan de dan geldende stedelijke parkeernormen. Bovendien zal de markt maximaal worden uitgedaagd om met maatwerk zoals vernieuwde concepten Mobility as a Service (MaaS) en deelvoorzieningen, de verkeerproductie met de auto te minimaliseren. Dit ook om te voorkomen dat er leegstand ontstaat.

Door deze parkeerstrategie kan het maaiveld in het Beurskwartier -los van laden en lossen en hulpdiensten- autovrij blijven. Dit draagt belangrijk bij aan de doelstelling van een gezond en duurzaam gebied. En voorkomt een extra verkeersbelasting van de Graadt van Roggenweg en de van Zijstweg.



AUTO-ONTSLUITING PLANGEBIED

AUTOPARKEERSYSTEEM VAN DE STAD: P+R EN P+W

In de Toekomstvisie werd de parkeervoorziening van de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal nog gezien als binnenstedelijk transferium voor zowel het Beurskwartier als de binnenstad. Bij uitwerking naar deze omgevingsvisie is dit inzicht gewijzigd. De parkeervoorziening Jaarbeurs zal vooral – als Park en Walk - van betekenis zijn voor westzijde van het Stationsgebied, het Beurskwartier en omgeving. De binnenstad heeft, in een kring direct rond, en deels middenin de binnenstad, andere parkeervoorzieningen die fungeren als Park en Walk. Aan de randen van de stad liggen de echte transferia, de Park en Ride-voorzieningen, bedoeld voor de eerste afvang van auto's. .

SMART MOBILITY

Sterk in beweging is een breed palet van innovaties die vallen onder de noemer smart mobility: innovatieve ICT- en datagedreven technologieën om steeds slimmer, schoner en efficiënter te reizen.
Het gaat erom de meest efficiënte, veilige en duurzame mobiliteitskeuze te stimuleren. De technologie ontwikkelt zich razendsnel en de uitdaging is om op het juiste moment te investeren in veelbelovende smart mobility toepassingen die opgaven van vandaag en morgen kunnen tackelen. Deelconcepten (deelauto's, deelfietsen, etc.) en Mobility as a Service (MaaS) worden beschouwd als kansrijk voor de mobiliteitsopgave van het Beurskwartier.
MaaS combineert diverse vormen van vervoer (deelfiets, huurauto, taxi, OV) in één enkele mobiliteitsservice via een mobiele app. Voor iedere individuele reis worden eenvoudig het beste (goedkoopste, snelste, meest duurzame) vervoermiddel geregeld. Eenvoud in plannen en betalen staat centraal. Elektrische deelauto's (op termijn zelfrijdend) bieden het duurzame voordeel om ingezet te worden voor opslag van zonne-energie en teruglevering.

De (elektrische) deelfiets is geschikt voor de last- en first mile. Beide voorzieningen (MaaS, deelconcepten) kunnen op bijv. het niveau van één of meerdere appartementencomplexen worden aangeboden.

Ook voor logistiek/goederenvervoer is de ambitie om dit slimmer te organiseren, bijv. door het creëren van afgiftepunten. De potentie, kosten en baten van elektrisch (zelfrijdend) openbaar vervoer moet nader worden onderzocht.

ONTWIKKELING

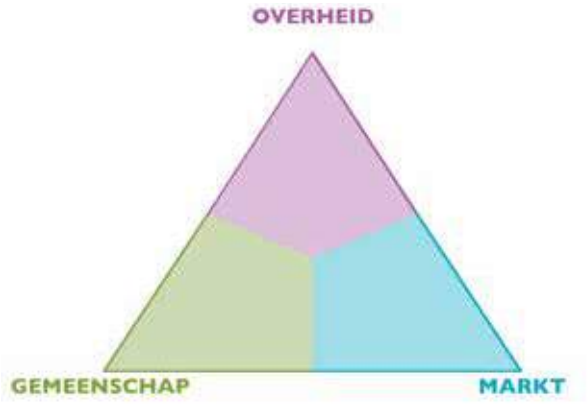
ONTWIKKELSTRATEGIE

PLOT VOOR PLOT TENDEREN

Als ontwikkelingsstrategie kiezen we voor een plotsgewijze tendering per bouwblok. Dit heeft als groot voordeel dat alle ambities uit deze omgevingsvisie per bouwblok opnieuw onder de loep genomen kunnen worden en aan de dan geldende inzichten kunnen worden aangepast. Ook kan de rol van lokale ondernemers/bewoners optimaal worden ingezet.
Deze keuze betekent dat de gemeente zelf, in samenspraak met partijen, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en het bestemmingsplan maakt. De woningen/werkplekken worden niet door de gemeente gerealiseerd.
De eventuele binnenhoven worden zoveel mogelijk mee uitgegeven. Gezien de planning en ruimtelijke samenhang zal het geheel worden aangevlogen in twee deelexploitaties: die van Lombokplein en van Beurskwartier.

EIGENAARSCHAP

Overduidelijk is uit de stadsgesprekken de wens voor meer eigenaarschap naar voren gekomen. Naast de ruimtelijke vertaling daarvan zal het ontwikkelproces op veel plekken ook zo worden ingevuld dat bewoners, Utrechtse ondernemers, creatieve ontwikkelaars een positie in het proces zullen kunnen krijgen.
Dit kan zeer diverse vormen aannemen.
Per bouwblok zal gekeken worden welke rol particulier opdrachtgeverschap, collectief particulier opdrachtgeverschap en/of mede-opdrachtgeverschap kan krijgen. De ruimtelijke constellatie van de bouwblokken is hierop toegesneden en geschikt gemaakt: per bouwblok kan dit opnieuw worden bepaald.
Een bouwblok wordt in principe niet in zijn geheel getenderd, maar altijd in delen. Zo kan gestuurd worden op de aanwezigheid van diverse eigenaars (die binding hebben met het gebouw of blok vanuit hun betrokkenheid bij de ontwikkeling) en op het gebruik maken van verschillende architecten.







MOGELIJKE ONTWIKKELSTRATEGIEËN

Uitgaande van de hiervoor weergegeven principes worden op hoofdlijnen de volgende ontwikkelingsstrategieën toegepast:

› **Mede-, collectief-, en particulier opdrachtgeverschap**

Hierbij stelt de gemeente de kaders. Voor particulieren (toekomstige gebruikers, bewoners en exploitanten), eventueel collectief gebundeld of in samenwerking met ontwikkelaars, is er veel ruimte om invulling te geven aan de eigen woonwensen. Een voorbeeld waar deze ontwikkelingsvorm veel is toegepast is het Veemarktterrein.

› **Uitgifte kavels in marktgerichte tenders voor vastgoedpartijen**

Hierbij stelt de gemeente per bouwveld of een gedeelte daarvan de kaders. Via tenders aan marktpartijen, al dan niet met een dialoogfase, wordt de meest geschikte marktpartij geselecteerd die het project gaat ontwikkelen. Een voorbeeld ontwikkeling waar deze vorm is toegepast is het Zuid- en Noordgebouw.

› **Exclusieve onderzoeksfase voor uitgifte, op basis van een substantiële eindgebruiker**

Bij percelen waarbij hoofdzakelijk één functie zoals kantoren zal worden gerealiseerd, kan er voor worden gekozen om een perceel uit te geven aan één partij. Voorwaarde hierbij is dat voor een substantieel deel van het volume één of meerdere eindgebruikers in beeld zijn. Indien hier sprake van is, kan een exclusieve onderzoeksfase worden gestart. Met deze partij wordt dan een intentieovereenkomst gesloten om tot een ontwikkelingsovereenkomst of uitgifteovereenkomst te komen.

LOMBOKPLEIN

Een bijzondere plek in de ontwikkelingsstrategie zal het plein bij Lombok innemen. We willen daar eerst de Leidse Rijn graven en de weg verleggen, vervolgens het bouwblok tegenover de moskee ontwikkelen en daarna, samen met alle omwonenden/bedrijven, de precieze invulling van het Lombokplein bepalen. In de tussentijd kan deze plek gebruikt worden voor experimenten/placemaking/evenementen. Hieruit kunnen lessen getrokken worden voor de nieuwe invulling, maat- en schaal van het definitieve plein.





INVULLING PLINTEN

Van meet af aan zullen we een organisatiestructuur opbouwen van bestaande bedrijven en bewoners, vertegenwoordigers van nog niet aanwezige partijen (maar in toekomst wel gewenst, bijvoorbeeld lokale ondernemers) om mee vorm te geven aan de placemaking en de plintenstrategie.

DOORREKENING

BEURSKWARTIER

Voor het Beurskwartier is op basis van het indicatieve programma het stedenbouwkundige model doorgerekend. Meegenomen in de berekening is de verwerving van de bestaande woningen aan de Croeselaan. Op basis van een globale financiële verkenning komt het resultaat uit op een bandbreedte tussen de 0 miljoen en € 10 miljoen positief. De raming is behoedzaam opgesteld, zodat zij ook crisisbestendig is.

LOMBOKPLEIN EN OMGEVING

In het plangebied liggen grote infrastructurele projecten. Het betreft de herinrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein en het doorvaarbaar maken van de Leidse Rijn.
Deze projecten dienen een groter belang dan de gebiedsontwikkeling zelf.
De Graadt van Roggenweg wordt aangepast om het centrum in de toekomst goed bereikbaar te houden, maar de herinrichting heeft ook tot doel om de omgeving van e stadsstraat aantrekkelijker te maken. Dit geldt tevens voor het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn: daardoor wordt het Merwedekanaal verbonden met de singel.
De realisatie van deze projecten is kostbaar. Omdat deze kosten slechts ten dele kunnen worden terugverdiend met vastgoedontwikkeling, is het nodig om de infrastructurele werken van een eigen financiering te voorzien. De variant die is opgenomen in het stedenbouwkundig plan laat een tekort zien van circa € 51 miljoen. De belangrijkste kosten zijn het doortrekken van de Leidse Rijn inclusief de bruggen en de aanpassing van de infrastructuur.





FASERING

Het maken van de plannen en de realisatie van het Lombokplein, inclusief het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn, kan na de vaststelling van deze omgevingsvisie gelijk worden opgepakt (2018/2021). Voorwaarde hierbij is dat de financiën zijn geregeld.

De gronden voor het Beurskwartier vallen per 1 januari 2023 aan de gemeente toe. De planvorming kan vanaf 2019 ter hand worden genomen met het maken van een bestemmingsplan.
Komende jaren zal er al wel worden gebouwd op en rond de Jaarbeurs: zo zal in 2018/2020 het Amrath hotel (hotel met woningen) worden gebouwd, en ook Healthy Urban Quarter. De Jaarbeurs zal verder vormgeven aan de herontwikkeling van de plek waar nu het Casino staat en aan de parkeervoorziening ten westen van het Merwedekanaal. Deze zal ook ten dienste staan van parkeren op afstand van het Beurskwartier. Zie bijlage 3 voor de planning.

In de tussentijd zullen ook diverse vormen van tijdelijke interventies en placemaking plaatsvinden die voorsorteren op de toekomstige invulling.

PLACEMAKING

De gemeente wil graag van het Beurskwartier en het Lombokplein alvast een “plek” maken. Niet alleen een fysieke plaats waar men ‘doorheen moet’ op weg naar het station of een parkeerplaats. Het moet juist een plaats worden waar mensen gebruik van maken, waar ze graag zijn, waar ze het gebied kunnen beleven, zich (samen) kunnen gaan identificeren met het nieuwe, nog te maken gebied. Al dan niet in een vorm die in de definitieve inrichting ook een plek zal krijgen. We noemen dit proces “placemaking”.
Placemaking speelt zowel een rol in de tijdelijke situatie in aanloop naar en tijdens de realisatie, als in de definitieve situatie. Het is van belang dat het gebied een “plek” wordt waar mensen graag zijn.





COALITIES

Er is pas echt sprake van placemaking als aanwezige partijen in het gebied, zoals bewoners en bedrijven, zich verbonden voelen met het gebied. En met elkaar als medegebruikers van de gezamenlijke openbare ruimte. Het belang van het gevoel van eigenaarschap over die ruimte en het bijbehorende gevoel van verantwoordelijkheid daarvoor is ook in de stadsgesprekken als zeer belangrijk benoemd.
De partijen in een gebied kunnen tot elkaar komen door zich te verenigen in 'coalities'. Die coalities kunnen zich gaan bezighouden met de (tijdelijke) 'programmering' van het gebied. Die programmering kan bestaan uit verschillende soorten initiatieven en te zien en beleven zijn op verschillende locaties in het gebied.
De gemeente zal zich komende tijd inspannen om dergelijke coalities zich te laten vormen en wil de daaruit voortkomende initiatieven graag faciliteren.

ONTWIKKELGEBIED JAARBEURS

Binnen de omgevingsvisie kent de Jaarbeurs haar eigen ontwikkelgebied. Er is intensieve samenwerking nodig met de Jaarbeurs om het Beurskwartier en het Jaarbeursterrein goed op elkaar aan te laten sluiten.





AFSLUITING HOE NU VERDER

Utrecht bloeit en groeit. Met de contouren die in deze omgevingsvisie zijn vastgelegd kan Utrecht de komende tien, vijftien jaar het huidige Westplein transformeren naar een leefbaar stukje stad. De Leidse Rijn weer bevaarbaar maken, en samen met de bewoners een mooi leefbaar Lombokplein met bijbehorende bebouwing ontwikkelen. Voor het Beurskwartier geldt de unieke kans om het centrum van Utrecht te vergroten met een gezond en duurzaam stadsdeel. Met de Moreelsebrug als verbinding tussen oud en nieuw.

De tijden veranderen snel. De economische, technologische, maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling op het vlak van zelfrijdend vervoer: we weten veel nog niet. Deze omgevingsvisie is het beste wat Utrecht op dit moment kan vastleggen voor de toekomst van Lombokplein en Beurskwartier.
Maar het denken staat niet stil. Want Utrecht groeit en bloeit en vernieuwt continue. Samen met bewoners en alle andere betrokkenen blijven we zorg dragen voor een gezond, levendig en mooi stadscentrum.







BIJLAGE 1

Bijlage 1 Herinrichting Westplein, nadere onderbouwing

In deze notitie worden enkele punten rond de keuzes van de inrichting Lombokplein nader toegelicht.

1. *Stadsstraat achterlangs het NH-hotel*. Om Lombok goed aan te hechten aan het stedelijk weefsel is gekozen voor een stadsstraat achter het NH-hotel langs. De gescheiden oplossing langs de tramviaduct (een model uit de keuzedocuemnten) had ruimtelijke nadelen zoals de leesbaarheid van de te kiezen routes, terwijl de doorstroming niet of nauwelijks beter was en de barriërewerking groter. Bovendien was deze variant veel duurder.
   Lang is gedacht dat voor deze oplossing achter het NH-hotel langs de aankoop en sloop van de laagbouw van het NH-hotel nodig was. Recent zijn we tot het inzicht gekomen dat dit niet nodig is voor een goede inpassing van de weg. Voorwaarde daarbij is wel dat het Jaarbeurspleingebouw (fase 1) enkele tientallen meters richting de Volksbank opschuift om ruimte te maken voor een kiss en ride oplossing en de taxistandplaatsen. Bijkomend voordeel is dat de taxi's dichter bij het station kunnen halteren. Nadeel is wel dat de bestemmingsplanprocedure voor het Jaarbeurspleingebouw opnieuw moet worden doorlopen. Deze oplossing leidt wel tot een zeer forse besparing op het project Lombokplein (zie verder de financiën).

2. *Een gelijkvloerse oplossing van de oversteek Leidse weg met de Graadt van Roggenweg*.
   Door het verminderen van het aantal rijbanen en de totale hoeveelheid asfalt, de lagere auto-intensiteiten per etmaal en de verlaagde snelheid van 50 naar 30 km/u, verbetert de oversteekbaarheid van zowel voetgangers als fietsers. De simulaties laten zien dat bij de toekomstig verwachte intensiteiten, de wachttijd voor fietsers en voetgangers acceptabel tot goed is, zeker voor een centrummilieu. Daarnaast is gezien de kleinere aantallen voertuigen en de lagere snelheid, de veiligheid toegenomen ten opzichte van de huidige situatie. Om deze redenen is een fiets- en voetgangerstunnel bij de oversteek Leidse weg/Graadt van Roggenweg vanuit oversteekbaarheid overbodig. Ook bij de Neude, of bijvoorbeeld TivoliVredenburg is er geen ongelijkvloerse oplossing voor fietsverkeer.

   Om dat het gebied in de A-zone uit het mobiliteitsplan ligt is de inrichting van het verkeer zo veel mogelijk gericht op ontmoeten, dat wil zeggen dat kruisingen zoveel mogelijk 'ongeregeld' en gelijkvloers (oogcontact) worden uitgevoerd. Het fietsverkeer moet zo makkelijk mogelijk alle richtingen op kunnen. Tegelijkertijd moet autoverkeer ook op drukke dagen redelijk door blijven stromen. De fietsroute langs de Leidse Kade staat echter wel in SRSRSB benoemd als doorfietsroute, wat eigenlijk een ongelijkvloerse oplossing vraagt.
   Bij een ongelijkvloerse kruising bij Leidse Kade ontstaat echter een ingewikkelde ruimtelijke oplossing die geen recht doet aan dit principe dat fietsers makkelijk allerlei kanten op kunnen.
   Een tunnel heeft vrij grote impact op de omgeving. Vanwege de hellingbanen, die uiteraard niet te stijl mogen zijn om de tunnel voor iedereen toegankelijk te houden, is veel ruimte nodig. Omdat ook een goede fietsverbinding van Leidse Kade en Lombok met het station noodzakelijk is, ontstaat een ingewikkelde verkeerskundige oplossing voor het NH-hotel, waardoor de mooie nieuwe as van de Leidse weg langs de Leidse Rijn wordt onderbroken.
   Een tunnel in plaats van een gelijkvloerse oplossing leidt daarnaast tot forse meerkosten.

   Dit alles afwegende hebben we in de structuurvisie een gelijkvloerse oplossing opgenomen die is voorzien van een VRI, welke op rustige momenten desgewenst kan worden uitgeschakeld.

3. *Een rotonde/alzijdige kruising verdient om diverse redenen de voorkeur boven een kruising.*
   Bij de samenkomst van Vleutenseweg/Kanonstraat (Westplein) en Daalsetunnel zijn globaal twee varianten mogelijk: een rotonde die alle rijrichtingen faciliteert (of een alzijdige kruising) en een kruising die de Vleutenseweg en het Westplein ontkoppeld (dan is een rotonde niet mogelijk) Een rotonde en een kruising hebben beiden voor- en nadelen, alleen zijn ze van een andere orde.

   De variant met kruising zorgt dat bestemmingsverkeer tussen Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg niet meer mogelijk is, waar een rotonde (of alzijdige kruising) dat nog wel mogelijk maakt. Het met een kruising onmogelijk maken van de beweging Vleutenseweg-Westplein zorgt voor hogere druk van auto's in de wijk Lombok en op de westelijke stadsboulevard. De auto intensiteit op het Westplein is bij een kruising echter ca. 2000 mvt per etmaal lager dan bij een rotonde. Nadeel bij de kruising variant is de slechtere bereikbaarheid van de Lombokparkeergarage.

De rotonde heeft als voordeel dat alle afslagen mogelijk worden gemaakt en dus de leesbaarheid van de stad beter is dan bij een kruising. Bovendien is een rotonde grote delen van de dag gebruiksvriendelijker omdat geen VRI nodig is. De intensiteiten op het Westplein zijn dezelfde 2000 mvt per etmaal groter dan bij een kruising, er treden echter ten opzichte van de huidige situatie geen neveneffecten op in de wijk en op de binnenring.

Doordat de intensiteiten in de toekomst niet hoger zullen worden door de reconstructie van de Graadt van Roggenweg van 2x2 naar 2x1 is een rotonde, die in staat is hogere intensiteiten te verwerken, verantwoord (verkeersaantrekkende werking blijft uit). Er zijn bij een rotonde geen verkeerslichten (VRI's) nodig en er zijn keerbewegingen mogelijk wat bij verkeerd rijden of bijvoorbeeld bij kiss en ride de stad veel duidelijker maakt.

De keuze voor een rotonde maakt het ook mogelijk dat de discussie over de verkeerscirculatie in de Kanaalstraat zijn eigen dynamiek en oplossingen kan houden. Bij een kruising is tegengesteld éénrichtingsverkeer op de Damstraat en éénrichtingsverkeer in de Kanaalstraat een vereiste, in verband met sluipverkeer door de Damstraat. Ook de Lombokparkeergarage blijft beter bereikbaar bij de keuze voor een rotonde, waardoor deze wellicht een rol kan gaan spelen bij ontlasten van de parkeerdruk op de Kanaalstraat.
De keuze voor de rotonde zorgt ervoor dat de bestemmingen in en om Lombok (Nieuw Engeland) eenvoudiger te vinden zijn.

Alles overziend hebben we in de structuurvisie gekozen voor een rotonde. Zie voor verdere onderbouwing verkeersintensiteiten, bijlage 2.

BIJLAGE 2

Bijlage 2 Analyse Toekomstig autoverkeer Westplein in kader van Beurskwartier/Kop van Lombok

1. Inleiding

De gemeente is bezig met de (her)ontwikkeling van het Beurskwartier/Kop van Lombok. Als onderdeel bij de besluitvorming heeft de gemeenteraad op 9 juli 2015 besloten dat het Westplein moet worden ingericht met als uitgangspunt een “stadsstraat met 2x1 profiel met pleinfuncties, 30 km zone en vastgoed.” Hierbij is ook aangegeven dat een verkeersdrukte van 15.000 motorvoertuigen per etmaal past bij deze kwaliteiten. De gemeenteraad heeft besloten om “de haalbaarheid van deze uitgangspunten te onderzoeken, in samenhang met het nieuwe Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen.” (amendement A55, 9 juli 2015).

Het temperen van het autoverkeer op het Westplein sluit aan op het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. In het Mobiliteitsplan staat dat het Westplein onderdeel is van het vergrote centrum van Utrecht (de A-zone). In de A-zone is een sterkere verblijfskwaliteit wenselijk, met meer ruimte voor de voetganger en fietser. De autobereikbaarheid is belangrijk voor bestemmingsverkeer naar het centrum zelf.

Na de vaststelling van het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (26 mei 2016) en de vaststelling van het nieuwe gemeentelijk verkeersmodel VRU 3.3 U (8 november 2016) werd het mogelijk om eerdere analyses verder te verfijnen. Deze notitie beschrijft de resultaten.

2. Samenvatting

De plannen zoals omschreven in de Omgevingsvisie met het Westplein als 2x1 30km/uur weg en een alzijdige kruising op de kruising Vleutenseweg/Daalsetunnel/Westplein leiden in combinatie met voorzetting van huidig beleid en trends in mobiliteit tot ongeveer 17.000 motorvoertuigen per etmaal op het Westplein, en circa 1.300 auto’s per spitsuur. Met deze waarden is een kwalitatief ruimtelijk en verkeerskundig ontwerp mogelijk, met een goede leefbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid. In het verlengde van de Regelfilosofie is ook de hoeveelheid auto’s in het drukste uur aan te merken als ‘goed oversteekbaar’.
Andere ontwikkeling zoals Smart Mobility zoals Mobilty as a Service zullen mogelijk leiden tot een verdere verlaging van de auto-intensiteiten in de toekomst.

Het is ook mogelijk de intensiteiten te reduceren tot 15.000 motorvoertuigen door harde verkeersmaatregelen zoals de knip Vleutenseweg-Westplein of het doseren van op de Graadt van Roggenweg maar dit leidt tot een toename van het verkeer op de Westelijke Stadsboulevard tussen het 24 Oktoberplein en de Majellaknoop.

Ondanks de daling van het aantal auto’s op het Westplein neemt het auto autoverplaatsingen naar de binnenstad toe. Dit betekent dat de parkeergarages bereikbaar blijven.

3. Werken in de geest van het gemeentelijk Mobiliteitsplan

Bij de mobiliteitsanalyses naar het Westplein is aangesloten op de filosofie van het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan bevat de zogenaamde vijfhoek. Deze geeft aan dat het mobiliteitssysteem moet bijdragen aan de stedelijke doelen: een gezonde en sociale stad, een

duurzame en leefbare stad, een bereikbare stad, een stad met ruimtelijke kwaliteit, en dit alles binnen financiële randvoorwaarden. Ook op het Westplein is een optimale mix wenselijk tussen de doelen.



De Vijfhoek uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan, met de doelen van het mobiliteitssysteem

De meegegeven streefwaarde van 15.000 auto's per etmaal op het Westplein is vooral van belang bij leefbaarheid en gezondheid, bijv. geluid en luchtkwaliteit. Immers: bij analyses naar de lucht- en geluidskwaliteit gelden de etmaalwaarden (weekdag) als maatgevend. Daarom is dit criterium meegenomen in de analyse. Een gemiddelde weekdag ligt volgens gemeentelijke tellingen qua verkeersdrukte 5% lager dan een werkdag.

Als het gaat om een goede oversteekbaarheid, veiligheid, een goede bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit (bijv. ruimtebeslag van infrastructuur) gaat het meer om de kwaliteit op piekmomenten; het aantal auto's per spitsuur. Op het Westplein is het avondspitsuur maatgevend (werkdag). Daarom is ook dit criterium meegenomen.

Er is bij de analyse zowel gekeken naar Slim Bestemmen (effect van de ruimtelijke plannen), als naar Slimme Routes (effect van infrastructurele maatregelen) en Slim Regelen (maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement).

4. Analyse met het vastgestelde verkeersmodel

De analyses hebben plaatsgevonden met het vastgestelde gemeentelijk verkeersmodel (prognosejaar 2025). Op basis hiervan heeft de gemeente een projectvariant gebouwd, met aannames voor de verdere groei tussen 2025 en 2030 (naar circa 400.000 inwoners waarbij ook het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers meegroeit). De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is meegenomen (middenvariant). De modeluitkomsten zijn vertaald naar etmaalcijfers (weekdag) en avondspitsuurcijfers (werkdag).

Voor een maximaal inzicht zijn de effecten van maatregelen zo veel mogelijk opgesplitst in een watervalgrafiek. Dit is gedaan voor het etmaal (weekdag) en het avondspitsuur (werkdag). De huidige situatie 2015 geldt telkens als index 100.

In algemene zin voorspelt het verkeersmodel een relatief grote groei van het autoverkeer in en rond de binnenstad. Naar verwachting groeit het autoverkeer hier in werkelijkheid minder sterk dan het model voorspelt. Dit komt doordat de verkeerscapaciteit van de wegen in veel gevallen al (bijna) is bereikt. Daarnaast houdt het verkeersmodel geen rekening met veranderend mobiliteitsgedrag (meer lopen en fietsen, opkomst van Het Nieuwe Werken, opkomst van nieuwe deelconcepten, Mobility As A Service). De uitkomsten kunnen worden beschouwd als een 'worst case'.

5. Van huidige situatie 2015 naar toekomst 2030

In de huidige situatie 2015 rijden volgens de meest recente inzichten ongeveer 19.000 auto's per etmaal over het Westplein (weekdag). In het avondspitsuur zijn dit 1.550 auto's per uur (werkdag).

In de autonome toekomstsituatie 2030 zonder Beurskwartier/Kop van Lombok voorziet het verkeersmodel een verkeersgroei van 16 indexpunten over het etmaal. In het drukste uur is de groei 6 indexpunten. De groei komt door de ontwikkeling van de stad. Het autoverkeer groeit in het spitsuur minder dan in het etmaal, als gevolg van een betere spreiding van het autoverkeer over de dag (spitsafvlakking). Dit is een herkenbaar patroon, dat ook elders optreedt.

In de toekomstsituatie 2030 met Beurskwartier/Kop van Lombok neemt het aantal auto's op het Westplein weer af tot indexniveau 109 (etmaal) en 97 (drukste uur). De afnames komen door een samengesteld effect. Enerzijds komt er extra autoverkeer door extra ruimtelijke ontwikkelingen. Anderzijds is er het effect van 30 km/uur en één rijstrook per richting op het Westplein en de Graadt van Roggenweg (tussen Vleutenseweg en Koningsbergerstraat). Er is rekening gehouden met extra lage parkeernormen in het Beurskwartier/Kop van Lombok, een sturende innovatieve parkeerstrategie en een verkeersluwe structuur.

6. Maatregelen met beperkte neveneffecten, verdere invulling van beleid en voortzetting van trends

Een aantal maatregelen is denkbaar om het aantal auto's op het Westplein te reduceren. Het gaat dan in de eerste plaats om maatregelen met beperkte neveneffecten op de andere delen van de stad. Samen zorgen ze dat de verkeersdrukte op het Westplein afneemt tot circa 17.000 auto's per etmaal en circa 1.300 auto's in het drukste uur:

1. Een zogenaamde knijp op de route Daalsetunnel–Amsterdamsestraatweg en vv. leidt op etmaalbasis tot 2 indexpunten minder autoverkeer op het Westplein. In het drukste uur is het effect minder dan 1 indexpunt. Uitgangspunt is een andere instelling van verkeerslichten, vergelijkbaar met de maatregelen op de Weerdsingel. Deze maatregel past ook goed in het gemeentelijk beleid om minder (doorgaande) auto's te laten rijden op de Amsterdamsestraatweg.
2. Uit de analyses in het kader van het gemeentelijk Mobiliteitsplan blijkt dat de maatregelen in het Mobiliteitsplan leiden tot 15% minder auto's op het Westplein (door modal shift naar fiets en OV, meer rijden via de RING). Nog niet alle maatregelen zijn al opgenomen in het MPB (en dus in het verkeersmodel). Naar verwachting vindt echter de komende jaren verdere uitwerking plaats van het beleid uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan. Hierbij moet met name gedacht worden aan het verder verbeteren en versnellen van fietsroutes waardoor de concurrentiepositie van de fiets verder versterkt wordt en de inrichting van stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard. Dit leidt tot een modal shift en meer rijden via de RING.

Er wordt daarom rekening gehouden met 10% additionele afname van het autoverkeer op het Westplein. Het aantal auto's op het Westplein neemt dan tot 2030 op etmaalbasis verder af tot indexniveau 96. In het drukste uur neemt het aantal auto's af tot indexniveau 87.

3. De huidige verkeersmodellen nemen de component 'menselijk gedrag' beperkt mee. Naar verwachting leidt mobiliteitsmanagement, dat gebruikers verleidt tot andere mobiliteitskeuzes door bijv. het stimuleren van Het Nieuwe Werken en nieuwe deelconcepten, tot een verkeersreductie van circa 5%. Hiermee komt het aantal auto's per etmaal uit op indexniveau 92, en voor het drukste uur op indexniveau 83.

7. Maatregelen die aanvullende ondersteunende maatregelen vergen

Het is verkeerskundig ook mogelijk om vast te houden aan de streefwaarde van 15.000 auto's per etmaal op het Westplein. Dit vergt aanvullende maatregelen. Deze maatregelen zijn sterker sturend van aard op de routevorming van het autoverkeer. Ze grijpen sterker in op de hoeveelheid autoverkeer op het Westplein, maar kunnen ook leiden tot uitwijkgedrag van auto's richting andere delen van de stad. Daarom vergen deze ingrepen tegelijkertijd flankerende maatregelen elders in de stad. Onderstaande maatregelen zijn telkens apart beschouwd, bovenop het effect van maatregel 1 tot en met 3:

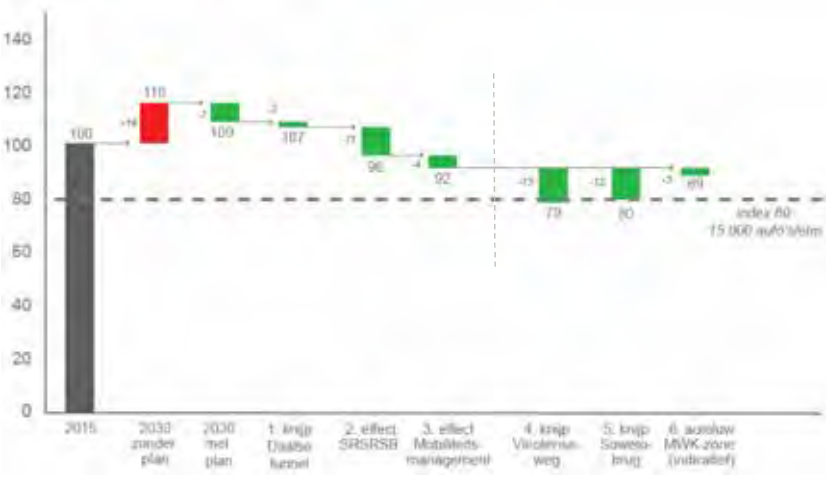
4. Bij een knijp Westplein-Vleutenseweg en vv kan autoverkeer niet meer rijden tussen het Westplein en de Vleutenseweg. Dit autoverkeer is dan gedwongen om meer buitenom te rijden via de Pijperlaan-Lessinglaan-Haydnlaan of via de RING. Deze maatregel leidt (bovenop de maatregelen 1 t/m 3) tot een additionele verkeersafname. Op etmaalbasis komt de verkeersdrukte op indexniveau 79, in het drukste uur op indexniveau 72. Deze maatregel dreigt te leiden tot ca. 4 tot 5% meer auto's per etmaal op de Pijperlaan-Lessinglaan-Haydnlaan en op de Amsterdamsestraatweg. Dit is niet gewenst. Om ongewenst uitwijkgedrag tegen te gaan zijn op meerdere plekken in de stad aanvullende dwingende maatregelen nodig.
5. Een knijp Sowetobrug betreft een aanpassing van de verkeerslichten aan de Graadt van Roggenweg in de omgeving Sowetobrug. Door de verdeling van de groentijden tussen auto's, voetgangers, fietsers en OV aan te passen, kan de gemeente sturen op de hoeveelheid autoverkeer die wordt doorgelaten richting Westplein. Deze maatregel leidt (bovenop de maatregelen 1 t/m 3) tot een additionele verkeersafname. Op etmaalbasis komt de verkeersdrukte op indexniveau 80, in het drukste uur op indexniveau 81. Bijkomend effect is dat op de Amsterdamsestraatweg 3% minder auto's per etmaal gaan rijden. Daarentegen dreigen ook bij deze maatregel ca. 4 tot 5% meer auto's per etmaal te gaan rijden op de Pijperlaan-Lessinglaan-Haydnlaan. Dit is niet gewenst. Om ongewenst uitwijkgedrag tegen te gaan zijn op meerdere plekken in de stad aanvullende dwingende maatregelen nodig.
6. Een autoluwe opzet van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone kan er voor zorgen dat de hoeveelheid autoverkeer op het Westplein afneemt. Het gaat hier om extra lage parkeernormen, een sturende innovatieve parkeerstrategie (bijv. inzet 'Mobility As A Service') en een verkeersluwe opzet van de Merwedekanaalzone. Dit is niet standaard meegenomen in de analyse. Ervaringen elders laten zien dat dit leidt tot minder autoverkeer van en naar dit gebied. Deze maatregel leidt (bovenop de maatregelen 1 t/m 3) tot een additionele verkeersafname op het Westplein tot indexniveau 89 (etmaal) en 80 (avondspitsuur).

8. Cijfers en tabellen

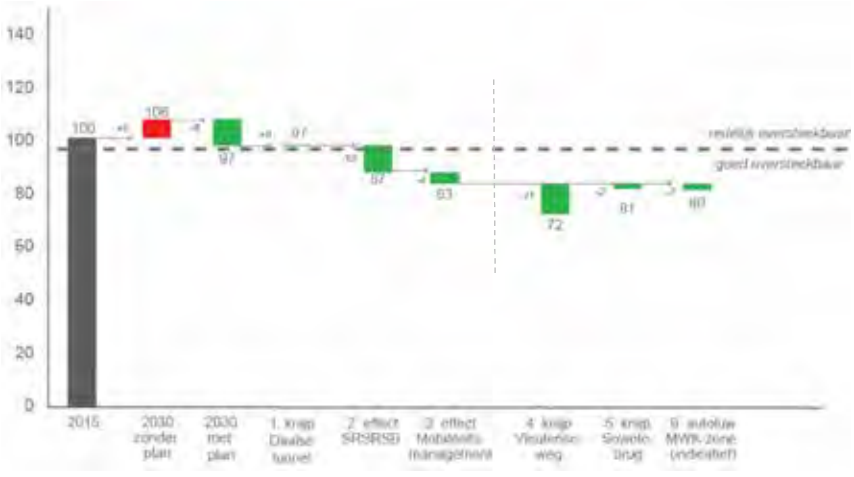
Wanneer wordt volstaan met maatregelen met beperktere neveneffecten kan het aantal auto's op het Westplein afnemen tot 17.000 auto's per etmaal, oftewel circa 1.300 auto's per spitsuur.

Onderstaande grafieken vatten het effect van de verschillende maatregelen samen voor de etmaalsituatie (weekdag) en het drukste uur (werkdag) op het Westplein.

Het aantal auto's op het Westplein dalen tot circa 15.000 auto's per etmaal, oftewel circa 1.100 auto's per spitsuur. De verkeersafname in de spitsen is sterker dan over het etmaal, als gevolg van spitsafvlakking (beter benutten van restcapaciteit in de rustige uren). Dit is gebruikelijk in en rond stadscentra. Volgens het verkeersmodel leiden de genoemde maatregelen wel tot ongewenst uitwijkgedrag vanaf het Westplein richting andere delen van de stad. Om dit tegen te gaan zijn op meerdere plekken in de stad aanvullende dwingende maatregelen nodig.



Watervalgrafiek maatregelen (etmaal weekdag)



Watervalgrafiek maatregelen (avondspitsuur werkdag)

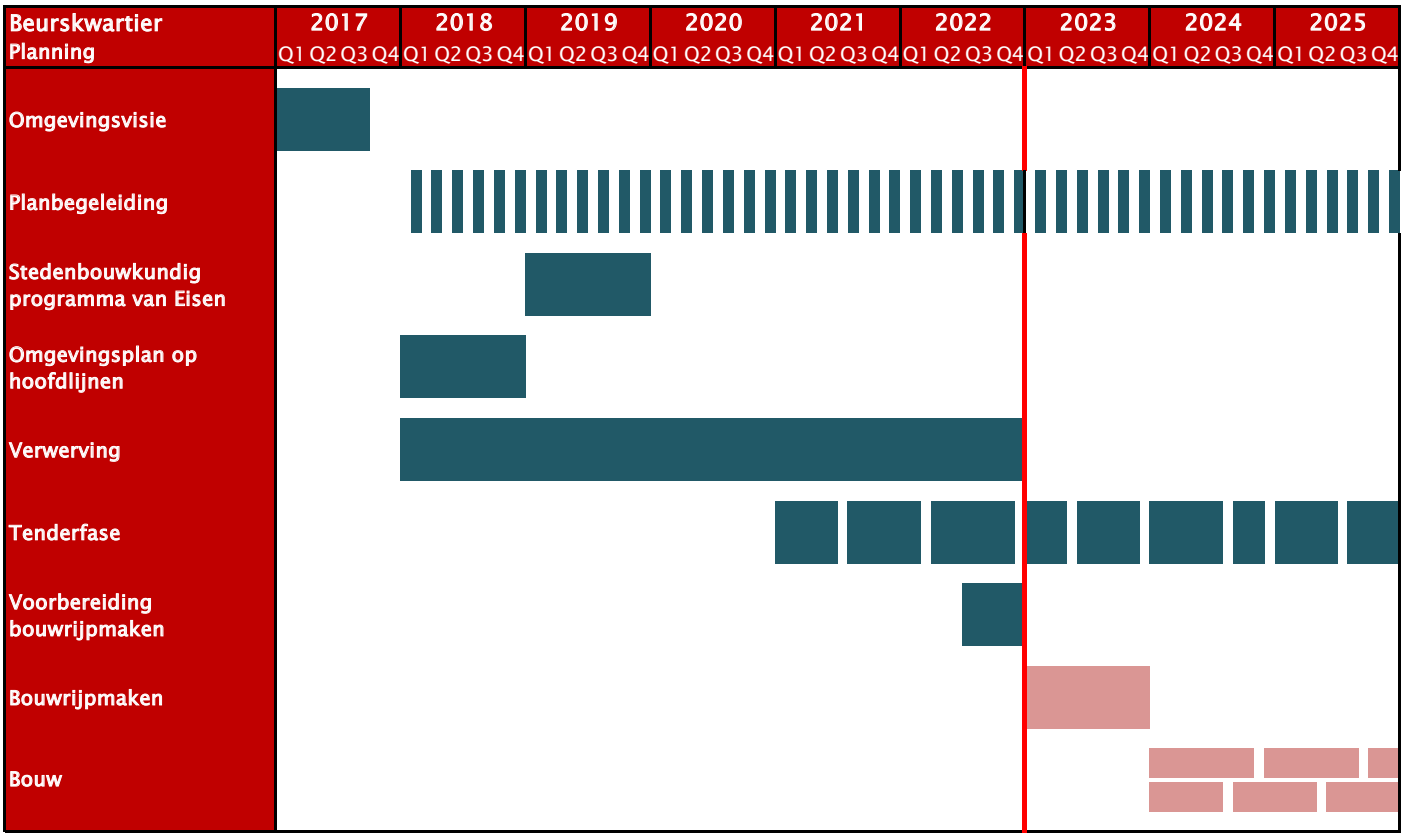
Daarnaast is ook onderzocht wat het plan betekent voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Dit is immers, naast o.a. een betere leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, een belangrijk doel van een goed mobiliteitssysteem.

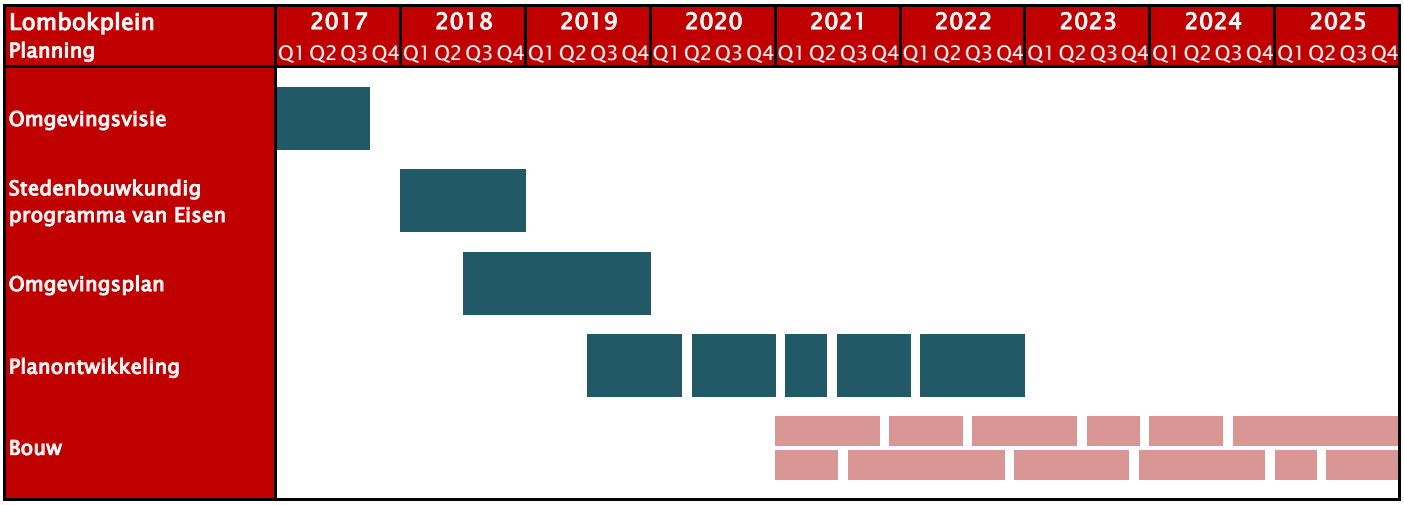
Tussen de huidige situatie en de toekomstsituatie met plan neemt het aantal verplaatsingen van en naar de binnenstad toe met ca. 8 tot 9%. Het gaat hier om de ontwikkeling van alle verplaatsingen met bestemming/herkomst binnenstad (alle vervoerwijzen). Conform het gemeentelijk Mobiliteitsplan wordt deze mobiliteitsgroei vooral opgevangen door fiets en openbaar vervoer. In de toekomstige situatie is ook ruimte voor groei van het aantal autoverplaatsingen met bestemming/herkomst binnenstad. Het aantal autoverplaatsingen stijgt met ca. 4%, tussen nu en de toekomstsituatie met plan. Hiermee blijven de parkeervoorzieningen rond de binnenstad dus bereikbaar.

Op het Westplein is te zien dat het aantal autoverplaatsingen daalt. Dit is vooral te danken aan een afname van autoverplaatsingen tussen de omgeving Utrecht-West richting Amsterdamsestraatweg en Weerdsingel en vv. Deze afname schept op het Westplein ruimte voor extra ruimtelijke kwaliteit, een betere leefbaarheid en meer bestemmingsverkeer naar de binnenstad/Catharijnesingel.

Alles overziend passen de maatregelen in het plan goed in de filosofie en ambities van het gemeentelijk Mobiliteitsplan: minder autoverkeersdrukte op het Westplein, een betere oversteekbaarheid en leefbaarheid op het Westplein en een betere bereikbaarheid van de binnenstad (voor alle vervoerwijzen).

BIJLAGE 3

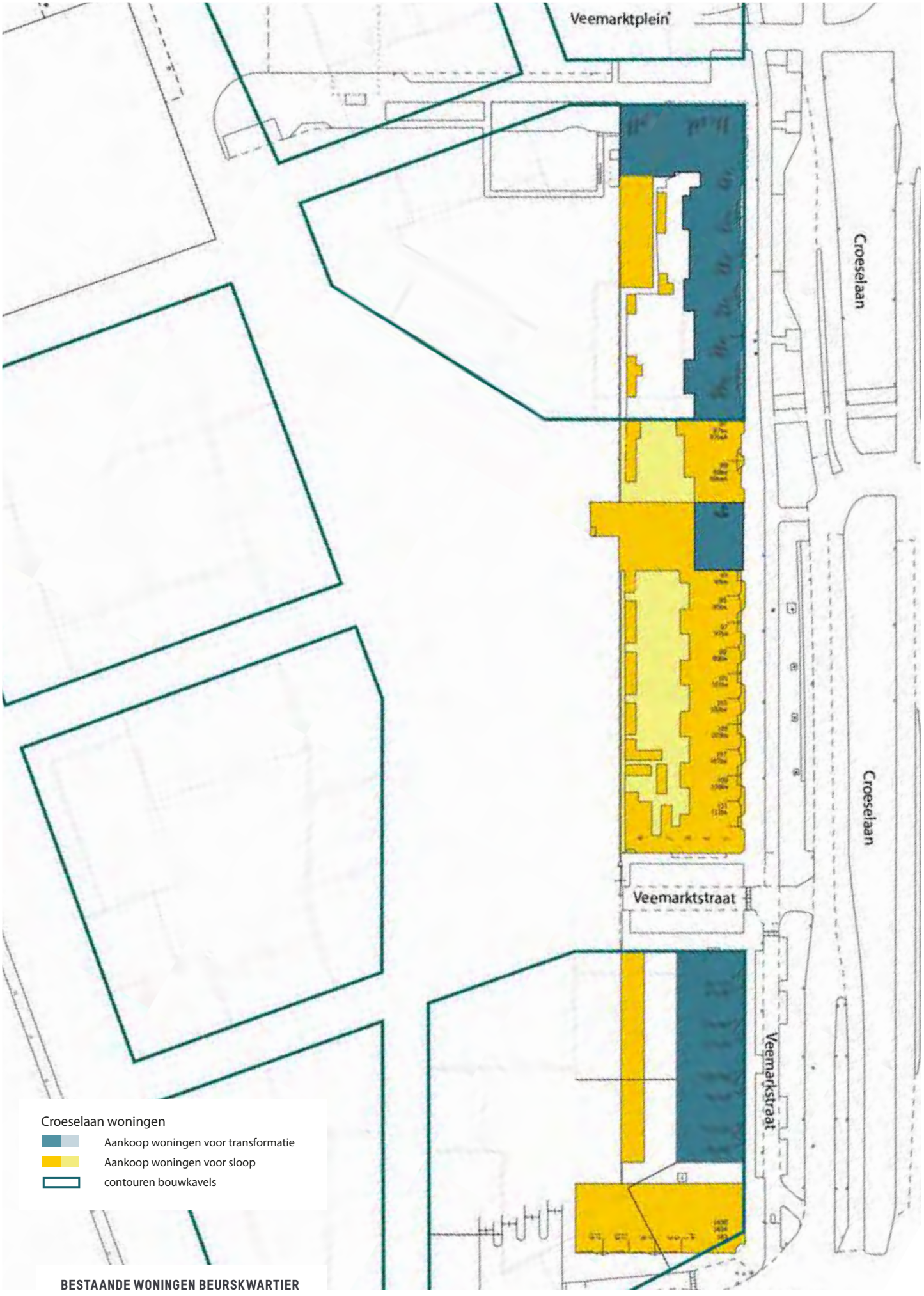

Beurskwartier
Planning
2017 Q1 Q2 Q3 Q4
2018 Q1 Q2 Q3 Q4
2019 Q1 Q2 Q3 Q4
2020 Q1 Q2 Q3 Q4
2021 Q1 Q2 Q3 Q4
2022 Q1 Q2 Q3 Q4
2023 Q1 Q2 Q3 Q4
2024 Q1 Q2 Q3 Q4
2025 Q1 Q2 Q3 Q4
Omgevingsvisie
Planbegeleiding
Stedenbouwkundig programma van Eisen
Omgevingsplan op hoofdlijnen
Verwerving
Tenderfase
Voorbereiding bouwrijpmaken
Bouwrijpmaken
Bouw


Lombokplein
Planning
2017 Q1 Q2 Q3 Q4
2018 Q1 Q2 Q3 Q4
2019 Q1 Q2 Q3 Q4
2020 Q1 Q2 Q3 Q4
2021 Q1 Q2 Q3 Q4
2022 Q1 Q2 Q3 Q4
2023 Q1 Q2 Q3 Q4
2024 Q1 Q2 Q3 Q4
2025 Q1 Q2 Q3 Q4
Omgevingsvisie
Stedenbouwkundig programma van Eisen
Omgevingsplan
Planontwikkeling
Bouw

BIJLAGE 4



BESTAANDE WONINGEN CROESELAAN EN NIEUWE VERKAVELING



BESTAANDE WONINGEN BEURSKWARTIER

BIJLAGE 5

Ingediend raad 7.12.2017 (o)
Aangenomen raad 7.12.2017 (m)
tegen PvdA SP, CU, PvdA

A 2017 / 67

Amendement Robuuste weg

De gemeenteraad van Utrecht bijeen op 7 december 2017 ter bespreking van de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein

Overwegende dat:

- De invalsroute via het huidige Westplein naar het centrum belangrijk is voor de bereikbaarheid van dit economisch kerngebied;
- De nieuwe weg ook bij filevorming binnen- en buiten de spitstijden voor nood- en hulpdiensten te gebruiken moet zijn;
- De herinrichting zorgt voor een vertraging (knijp) op het traject om doorgaand verkeer te ontmoedigen;
- De vertraging voor bestemmingsverkeer niet onnodig extra moet oplopen om de bereikbaarheid niet verder te frustreren;

Bestluit als beslispunt X[1] toe te voegen:

De binnen het plangebied her in te richten 2x1 stadsstraat via de bocht bij het NH-Hotel tot aan de Daalsetunnel *robuust* uit te voeren zodat;
A: nood- en hulpdiensten bij congestie het stilstaand verkeer op de stadsstraat kunnen passeren;
B: langsparkeren op dit stuk geen onnodige congestie veroorzaakt;
C: afslaand bestemmingsverkeer binnen het plangebied eigen opstelvlakken krijgt waar ruimtelijk mogelijk en verkeerskundig noodzakelijk;

André van Schie
VVD

Tim Schipper
SP

Maarten Koning
D66

[1] Omnummeren bestaande beslispunten

Ingediend raad 7-12-2017 (CU)
Unanieme aangenomen raad 7-12-2017 (LM)

A 2017/68

Amendement Lombokpark

De gemeenteraad van Utrecht bijeen op 7 december 2017 ter bespreking van de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein

Constaterende dat:

- De in de omgevingsvisie geplande bouwvolumes in het plan Lombokplein totaal ± 11.500m2 openbare ruimte innemen;
- Het in de omgevingsvisie geplande Lombokplein maar ongeveer 1.600 m2 kwalitatieve openbare ruimte oplevert;

Overwegende dat:

- Er niet zo heel veel plekken in de (binnen)stad zijn waar hoogwaardig groen is toe te voegen;
- De vele (nieuwe) bewoners en bezoekers behoefte hebben aan plekken voor recreatie in de nabije omgeving;
- Groen als belangrijk uitgangspunt bij inspraak naar voren kwam als wens van bewoners;
- Niet of flink minder bouwen ook minder bouwoverlast veroorzaakt;
- Niet of flink minder bouwen het mogelijk maakt vrijwel direct te beginnen met het ontwikkelen van openbare ruimte;
- Niet of flink minder bouwen geen of minder bestemmingsverkeer op en rond het Westplein veroorzaakt en de aanleg van geen of minder parkeervoorzieningen mogelijk maakt;
- De omgevingsvisie voor het Lombokplein een groot financieel tekort laat zien;
- Hoge kosten deels samenhangen met de te realiseren infrastructuur- en parkeer-voorzieningen;
- Niet of flink minder bouwen bespaart op plankosten, bouwrijp maken, archeologie, kabels en leidingen e.d.;
- Halvering van het aantal m^2 bouwprogramma verdrievoudiging van de bruikbare openbare ruimte oplevert.

Besluit als beslispunt Y[2] toe te voegen:

- Een stevig groen gebaar op- en rond het Westplein mogelijk en gewenst is;
- In het SPVE een kwalitatief stadspark te ontwerpen in het plangebied Lombokplein door ongeveer een halvering van het in de visie geplande bouwoppervlakte te realiseren ten bate van meer groen;
- De zo gewonnen openbare ruimte in samenspraak met bewoners en belanghebbenden in te richten met ruimte voor veel groen, spelen en recreatie;
- In het SPVE nader uit te werken kleinschalige voorzieningen (bv horeca, kiosk) te integreren in- of rond dit nieuwe Lombokpark;
- De woningbouw op- en rond het Lombokpark hoofdzakelijk te bestemmen voor doelgroepen met een zeer lage parkeerbehoefte -zoals studentenhuisvesting- zodat er marginale extra weg- en parkeerinfrastructuur voor nodig is.

André van Schie
VVD

Tim Schipper
SP

Peter van Corler
GroenLinks

Maarten Koning
D66

[2] Omnummeren bestaande beslispunten

Ingediend raad 7-12-2017 (C)
Aangenomen raad 7-12-2017 (M)
tegen: CDA, RAAD, SGS, CU, SBU

A 2017 / 69

Amendement: Creatieve inpassing panden Croeselaan

De Raad van de Gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 7 december 2017, ter besluitvorming over de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein,

Constaterende dat:

1. Met het voorliggende besluit groen en ca. 3000 woningen, waarvan ca 600 sociale huurwoningen, worden toegevoegd aan het Beurskwartier;
2. Om dit te realiseren er 62 bestaande woningen aan de Croeselaan met een andere functie of een andere woonvorm worden ingepast in de te realiseren nieuwbouw;
3. Voor het creëren van een open verbinding van het park met de Croeselaan de sloop van 31 woningen aan de Croeselaan/Veemarktstaat (1-9) in dit raadsbesluit wordt voorgesteld.

Overwegende dat:

- De sloop van deze woningen niet alleen een verlies is voor de huidige bewoners, maar ook een cultuurhistorisch verlies;
- Bij de belangenafweging voor het realiseren van het park in constatering 3 stedenbouwkundige en kwalitatieve argumenten moeten worden gewogen in relatie tot het belang van de cultuurhistorische waarde van de woningen en het belang van de bewoners;
- De belangenafweging voor het aankopen van de woningen onder constatering 2 van een andere orde is, omdat deze essentieel zijn voor het realiseren van de verdichtingsopgave bij constatering 1;
- Bij de ontwikkeling van dit gebied belangrijke uitgangspunten zijn:
  - kwalitatieve openbare ruimte,
  - zichtbaarheid van het park,
  - verbinding met de omgeving
  - doorwaadbaarheid van het gebied.
- Er naast bewoning vanuit een creatieve blik ook andere functies te bedenken en mogelijk zijn die bijdragen aan het behoud van het karakter van de Croeselaan.

Besluit:
Beslispunt 2 te wijzigen in:

2. De Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein inclusief bijlagen vast te stellen, met de aanvullende opgaven:
2a. Zo spoedig mogelijk of uiterlijk bij de vaststelling van het SPVE legt het college een integrale afweging (ruimtelijk, programmatisch, financieel) voor aan de gemeenteraad met tenminste twee stedenbouwkundige modellen ter hoogte van het park met bebouwing aan de Croeselaan:

- het model uit de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein;
- een gelijkwaardige uitgewerkte variant met het behoud van alle of een substantieel deel van de panden inclusief een park, waarin door meerdere deskundigen aangedragen bruikbare creatieve voorstellen zijn verwerkt. Het behoud van de woonfunctie van de panden wordt daarbij uitdrukkelijk als mogelijkheid opengehouden.

2b. Het besluit over het deels slopen dan wel inpassen van de 31 woningen die in de visie plaats maken voor het park aan de Croeselaan pas te nemen nadat gekozen is voor een stedenbouwkundig model zoals beschreven bij 2a.

GroenLinks

Tim Schipper
SP

Maarten Koning
D66

Ingediend raad 7.12.2017 (CO)
Aangenomen raad 7.12.2017 (M)
tegen: VVD, SGU, PvdD, CDA

M 2017 / 241

Motie: Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat.

De Raad van de Gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 7 december 2017, ter besluitvorming over de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein,

Constaterende dat:

- Het de ambitie is om de kwaliteit van de openbare ruimte bij het huidige Westplein fors te verbeteren;
- Het college in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein een ontwerp voorstelt met een set van verkeersmaatregelen, waarbij tot ongeveer 17.000 motorvoertuigen per etmaal zullen rijden;
- De raad amendement A55 op 9 juli 2015 heeft aangenomen, waarbij is aangegeven dat: "Om een oplossing op maaiveld met de uitgangspunten van een stadsboulevard te creëren (hoge kwaliteit van openbare ruimte, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid) een reductie naar maximaal 15.000 autobewegingen per dag nodig is";

Overwegende dat:

- Met de voorgenomen inrichting van het nieuwe Westplein de leefbaarheid sterk verbetert ten opzichte van de huidige situatie;
- In de notitie "Westplein naar minder motorvoertuigen" het college aanvullende maatregelen benoemt (welke niet in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein zijn opgenomen) waarvan de meeste zonder negatieve netwerkeffecten elders in de stad.

Draagt het college op:

Van het nieuwe 'Westplein' een leefbare straat te maken, met op termijn (2023 - 2030) maximaal 15.000 motorvoertuigen per etmaal, en daarbij:

- Maatregelen gericht op mobiliteits- en verkeersmanagment uit te werken in het SPVE en die zo snel mogelijk uit te voeren;
- In alle bouw-, verkeers- en parkeerprojecten in de stad met uitstraling op het nieuwe Westplein, te streven naar een verdere daling van het aantal motorvoertuigbewegingen op het nieuwe Westplein, zonder het probleem te verschuiven naar elders in de stad en alle mogelijkheden van het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen in samenhang te benutten.

Peter van Gorkom
GroenLinks

Tim Schipper
SP

Maarten Koning
D66

Ingediend raad 7.12.2017 (D)
Aangenomen raad 7.12.2017 (M)
tegen: VVD, PvdA, CDA

M 2017 / 242

Motie: Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein, nee bedankt!

De Raad van de Gemeente Utrecht, in vergadering bijeen op 7 december 2017, ter besluitvorming over de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein,

Constaterende dat:

- Het de ambitie is om de kwaliteit van de openbare ruimte bij het huidige Westplein fors te verbeteren;
- Het college in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein aangeeft dat het totaal aan parkeerplaatsen voor het ontwikkelgebied Lombokplein rond de 300 ligt;
- Daarbij het streven is om zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande parkeergarages.

Overwegende dat:

- De mogelijkheid om het parkeervraagstuk op te lossen met parkeren op afstand, niet alleen bij het Beurskwartier maar ook voor het ontwikkelgebied Lombokplein een passende oplossing kan zijn.
- Het vigerende parkeerbeleid voorziet in de mogelijkheid om als College gemotiveerd af te wijken van parkeernormen.

Draagt het college op:
Bij de uitwerking van ontwikkelgebied Lombokplein maximaal van de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen gebruik te maken en te streven naar het zo beperkt mogelijk toevoegen van parkeerplaatsen.

P. van Garker
GroenLinks

Tom Schut

Maarten Koning
D66

Ingediend raad 7 12 2017 (m)
Aangenomen raad 7 12 2017 (m)
Tegen: LU, PvdA, PvdD, SP.S

M 2017 / 243

Motie zorgvuldig omgaan met huidige bewoners en eigenaren Croeselaan

Constaterende dat:

- Conform de Omgevingsvisie Beurskwartier & Lombokplein de Gemeente overgaat tot de aankoop van panden aan de Croeselaan, Veemarktstraat, Veemarktplein en de Van Zijstweg.

Overwegende dat:

- Het een verstrekkend politiek besluit is om panden aan de Croeselaan e.o. aan te kopen;
- Dit direct de levens en leefomgeving raakt van wie daar nu wonen en van de eigenaren van de panden;
- We als overheid een zorgplicht hebben om er, binnen het redelijke, alles aan te doen om dit op een nette manier te regelen;

Draagt het college op:

- Zorg te dragen voor een nette aankoopregeling voor de woningen, waarbij minnelijke verwerving het uitgangspunt is en onteigening slechts een laatste middel mag zijn;
- Met inachtneming van de wettelijke kader zorg te dragen voor solide afspraken met aanbieders van koop en huurwoningen in het Beurskwartier voor bewoners en eigenaren die per se in dezelfde buurt willen wonen, nog voordat de woningen ~~aan de Croeselaan~~ niet meer bewoond kunnen worden;
- Daarbij het uitgangspunt te hanteren om huurders een vergelijkbare woning tegen eenzelfde huurniveau aan te bieden;
- Zorg te dragen voor heldere communicatie, en een aanspreekpunt, iemand waarbij bewoners en eigenaren terecht kunnen met hun vragen en waarvan uit snel en helder gereageerd wordt op alle mogelijke vragen en onduidelijkheden;
- Zorg te dragen voor een goede afstemming van werkzaamheden en aankopen van panden, gezien de planning om al in 2018/2019 te beginnen aan de bouw van de naastgelegen gebouwen van het Amrathhotel en Wonderwoods.

D66
Maarten Koning

Ingediend raad 7.12.2017 (o)
Aangenomen raad 7.12.2017 (m)
tegen: PvdA, PvdD

M 2017 / 244

Motie Ja! Nu Echt Vooruit op de Leidseweg - Van Sijpesteijnkade

Constaterende dat:

- De Leidseweg – Sijpesteijnkade onderdeel uitmaakt van de Top 5 Fietsroutes van Utrecht, als hoofdfietsroute van De Meern – Centrum – De Uithof;

Overwegende dat:

- Het voor de inrichting van het Lombokplein, als uitwerking van de Omgevingsvisie, van belang is dat de doorstroming van alle verkeersmodaliteiten wordt gewaarborgd;
- Het doorgaande fietsverkeer wordt bevorderd wanneer het niet hoeft te kruisen met auto's, fietsers en voetgangers;
- Het in het belang van verkeersveiligheid is, dat er minder kruisend fietsverkeer is;
- Een integrale afweging tussen de voorgestelde gelijkvloerse en een ongelijkvloerse oplossing pas gemaakt kan worden wanneer kosten en baten inzichtelijk zijn;
- Het daarbij van belang is om een zorgvuldige inpassing te kunnen maken, waarbij de samenhang met de omgeving en de verkeersstromen van fietsers, voetgangers en auto's essentieel zijn.

Draagt het college op:

- In de uitwerking naar het SPVE voor het Lombokplein, inzichtelijk te maken wat de voor- en nadelen zijn van een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse oplossing voor het fietsverkeer op de Leidseweg - Van Sijpesteijnkade.
- In het SPVE naast een gelijkvloerse oplossing, ook een ongelijkvloerse oplossing uit te werken.

D66
Maarten Koning

Tim Schipper
SP

PARTICIPERENDE BEWONERS EN STAKEHOLDERS
Alle deelnemers aan gesprekken in het stadslab
Alle deelnemers aan stadsgesprekken

CLIMATE-KIC - SMART SUTAINABLE DISTRICTS
Carolien van Hemel – Utrecht Sustainability Institute
Bart van der Ree – Utrecht Sustainability Institute
Roel Massink - TNO

WERKGROEP LIVING LAB UTRECHT SLIMME EN GEZONDE STAD
Brenda Vervoorn - Ministerie IenM
Jan van Kempen - Rijkswaterstaat
Marjan Maassen - Rijkswaterstaat
Liesbeth van Holten - Provincie Utrecht
Elze Hemke - Ministerie EZ
Frederik Leenders - Gemeente Utrecht
Werklijn: Schone en Duurzame Mobiliteit
Jan Willem Tap - Bureau Nieuwe Gracht
Robert Arends - Terra Incognita
Sander van der Eijk - Goudappel Coffeng
Werklijn: Circulaire Economie
Marco Broekman - marco.broekman
Floris van der Zee - marco.broekman
Alexander Herrebout - LINT landscape interventions
Gerwin de Vries - LINT landscape interventions
Werklijn: Klimaatneutrale en Klimaatbestendige Stad
Florian Boer - De Urbanisten
Eduardo Marin Salinas - De Urbanisten

O-TEAM
Joost Schrijnen - Ruimte Voor Ontwikkeling
Hilde Blank - BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling
Geurt van Randeraat - SITE Urban Development
Ton Venhoeven - VenhoevenCS
Marc Verheijen - Stadsontwikkeling Rotterdam
Arjen Klok - Studio Klok

VISUALS
Aenf visuals

PLACEMAKING
Hans Karssenberg - Stipo

CONOMISCHE EFFECTEN BINNENSTAD
Kees van Ommeren – Decisio
Daan van Gent – Decisio

FIETSTUNNEL J. DE DECKERSTRAAT – N. BEETSTRAAT
Jorn Westhof – Gemeente Utrecht

COLOFON

ONTWIKKELVISIE LOMBOKPLEIN
Marij Nielen - Ontwikkelgroep Lombok Centraal
Remco Jutstra - Ontwikkelgroep Lombok Centraal
Guus Haest - Ontwikkelgroep Lombok Centraal

VERKENNING KABELBAAN
Ewoud Dekker - Rebel
Pim Ikink – Urban Climate Architects

PROJECTGROEP
José van Gurp - Gemeente Utrecht
Robert Hoenselaar - Gemeente Utrecht
Harry Servaas - Gemeente Utrecht
Arno van Rijssen - Gemeente Utrecht
Hedzer Pathuis - Gemeente Utrecht
Elsert Sikma – Integrex
Alexander d'Haens - Gemeente Utrecht
Ellen Peeters - Gemeente Utrecht
Jelmer Jepsen - Gemeente Utrecht
Erik Remkes - Gemeente Utrecht
Saskia van Meerkerk - Gemeente Utrecht
Ruud Nijveld - Gemeente Utrecht
Jeanet Hekhuis - Gemeente Utrecht
Kees Verschoor - Gemeente Utrecht
Joric van der Kolk - Gemeente Utrecht
Mark van der Wegen - Gemeente Utrecht
Rogier Crusio – partners RO
Huub Kloosterman – Urban Xchange

MOBILITEIT EN ONTWERP OPENBARE RUIMTE
Cees Verbokkem - Gemeente Utrecht
Christiaan Kwantes - Goudappel Coffeng
Peter Koolhaas- Gemeente Utrecht
Anne de Jong - Gemeente Utrecht
Marjo de Kraker - Gemeente Utrecht

STEDENBOUW EN MANAGEMENT
Koen Hezemans – POSAD
Pauline Bron – Buro Bee
Mattijs van 't Hoff - MvtHoff stedenbouw
Eva de Graaf - Urbanext
Martine Leroi - Urbanext
Martin Mulder - Gemeente Utrecht
Pim Venema - Gemeente Utrecht
Joanne Lewis - Gemeente Utrecht
Matei Klewer - Gemeente Utrecht
Marlies de Nijs - Gemeente Utrecht
Leen de Wit - Gemeente Utrecht

BEELDVERANTWOORDING

p.14 + 60	foto Merwedekanaal - Ben Kortman Fotografie
p.14	Foto Jaarbeursplein - Theo Paijmans
p.14 + 131	Foto paviljoen pOp - Lawrence Matthews
p.28	Foto Lepelenburg - Carl030NL
p.44	Foto Croeselaan - Martijn Welgraven
p.82	Foto Mreelsebrug - Chris de Nijs
p.91	Visualisatie Oranjeboulevard - BGSV
p.98	Rendering Jaarbeurs - architectenbureau cepezed
p. 129	Rendering Het Platform - Venhoeven CS Architecture + Urbanism Rendering U24 Noordgebouw - MONK architecten
p.130 + 131	Visualistie Oranjeplein - BGSV

Foto's van (historisch) Utrecht, het Stadslab en de stadsgesprekken zijn afkomstig van Het Utrechts Archief, CU2030.nl en de Beeldbank van de Gemeente Utrecht.

Niet van alle gebruikte beelden hebben wij de bron kunnen achterhalen. Mocht u rechten hebben op één van de beelden, dan verzoeken wij u contact op te nemen met de gemeente Utrecht.

