

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Lombokplein

Oktober 2022

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN LOMBOKPLEIN	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.4	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	<i>4</i>
1.3.5	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen</i>	<i>4</i>
2	SAMENVATTING	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP	5
2.3.1	<i>Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>Ambtshalve wijziging van de juridische regeling</i>	<i>6</i>
2.3.3	<i>Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen</i>	<i>6</i>
2.3.4	<i>Ambtshalve wijziging van de onderbouwing</i>	<i>6</i>
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	8
	ZIENSWIJZE 1	8
	ZIENSWIJZE 2	10
	ZIENSWIJZE 3	10
	ZIENSWIJZE 4	11
	ZIENSWIJZE 5	11
	ZIENSWIJZE 6	12
	ZIENSWIJZE 7	13
	ZIENSWIJZE 8	13
	ZIENSWIJZE 9	13
	ZIENSWIJZE 10	16
	ZIENSWIJZE 11	16
	ZIENSWIJZE 12	19
	ZIENSWIJZE 13	21
	ZIENSWIJZE 14	22
	ZIENSWIJZE 15	23
	ZIENSWIJZE 16	23
	ZIENSWIJZE 17	24
	ZIENSWIJZE 18	28
	ZIENSWIJZE 19	32

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Lombokplein

Het plangebied ligt aan de noordwestkant van het Stationsgebied van Utrecht. Het plangebied is begrensd door de wijk Lombok in het noorden, de reensporen en Smakkelaarsveld aan de oostkant, het Stationsgebied met het Jaarbeursplein aan de zuidkant en aan de westkant het Merwedekanaal.

Het doel van het bestemmingsplan is de herstructurering en herinrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein, het doortrekken van de Leidse Rijn, de aanleg van 3 nieuwe bruggen en het toevoegen van 3 nieuwe bouwblokken voor onder meer maximaal 400 woningen en gemengde functies.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.

Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld. In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 18 maart tot en met donderdag 28 april 2022 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 20 zienswijzen ingediend. Van deze 20 zienswijzen zijn er 2 zienswijzen formeel buiten de termijn ontvangen (zie ook de paragrafen 1.3.1 en 1.3.5). Zienswijze 19 diende wel binnen de termijn een zienswijze per email in. In de publicatietekst is aangegeven dat zienswijzen alleen per post, digitaal via DigiD of mondeling ingediend kunnen worden. Omdat zienswijze 19 per email binnen de termijn is ingediend en binnen een redelijke termijn alsnog via de juiste, formele manier is ingediend, is deze in behandeling genomen. Zienswijze 20 is per email na de termijn ingediend, evenals de brief die daarna is gestuurd. Omdat deze geheel buiten de termijn is ontvangen, is deze zienswijze niet ontvankelijk en wordt niet inhoudelijk van een reactie voorzien.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om

te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad, zodat de raad kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de commissie. De commissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn per post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Zienswijzen 1 tot en met 18 zijn binnen de termijn ingediend. Zienswijze 19 is via een email binnen de termijn ingediend, maar via de juiste, formele weg buiten de termijn. De indiener is in de gelegenheid gesteld om alsnog binnen een redelijke termijn de zienswijze op de juiste manier in te dienen. Hieraan is alsnog voldaan. De indiener heeft alsnog een brief gestuurd. Zienswijze 20 is per email en brief buiten de termijn ontvangen. Deze indiener heeft niet binnen de termijn gereageerd en wordt niet inhoudelijk beoordeeld. Hiermee worden van de in totaal 20 zienswijzen er 19 in behandeling genomen.

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Lombokplein, Lombok opgenomen. Op grond van de Wet open overheid (Woo) kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 3.1 in samenhang met artikel 5.1 Woo) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden samenvatting van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport oktober 2022, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Lombokplein, Lombok.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen gaan vooral over verkeer. Het gaat dan bijvoorbeeld over de doorstroming, de verschillende verkeersstromen, het wegprofiel of de snelheid van 30km per uur of 50 km per uur. Ook gaat het over het openbaar vervoer, met name de bussen en bushaltes. Wat verder aan de orde komt is de gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising met de HOV baan nabij het Park Plaza Hotel. Tot slot komt het gebied als geheel ook in beeld met betrekking tot het groen en water.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.

Vervolgens worden de wijzigingen in de toelichting en de bijlagen daarbij weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing artikel 6, lid 1

In artikel 6, lid 1, wordt onder 1 het woord 'één' toegevoegd bij een hotel met maximaal 336 kamers.

2.3.1.2 Aanpassing artikel 6, lid 1

In artikel 6, lid 1 wordt onder 3 het totaal maximum van 1.500m² bvo voor congres- en vergaderfaciliteiten opgehoogd naar 2.500m² bvo.

2.3.1.3 Aanpassing artikel 15

In artikel 15 (bestemming Wonen) is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd over spoortrillingen van trams. Dit volgt uit de instructieregel van de provincie dat in paragraaf 2.2.1 van de toelichting is gemotiveerd.

2.3.1.4 Aanpassing aanduiding 'specifieke vorm van horeca – horecaterras' op de verbeelding
De aanduiding 'specifieke vorm van horeca – horecaterras' wordt vergroot van 100m² naar 150m².

2.3.1.5 Toevoegen aanduiding 'muur' op de verbeelding
De bestaande buitengevel bij het NH Hotel valt buiten de bestemming Horeca. Deze nemen we op als aanduiding in de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing bestemming Tuin en Groen op de verbeelding
Voor de plaatsing van een hekwerk bij het Leidseblok verkleinen we de bestemming Tuin en vergroten we de bestemming Groen om het hekwerk toe te staan.

2.3.2.2 Aanpassing artikel 5.2.2 (Groen)
Voor de plaatsing van een hekwerk bij het Leidseblok in de bestemming Groen passen we de hoogte aan van 2 meter naar 3 meter hoogte.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 5.4 van de toelichting
In paragraaf 5.4 is een aanvulling gedaan voor de omgevingsvergunning van 2021 van het spooreplacement.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 2.2.1 van de toelichting
In paragraaf 2.2.1, wordt de tekst van het onderwerp 'Lokaal spoor (tram)' aangevuld voor het besluit van de ontheffing van de instructieregel beperkingengebied lokale spoorwegen.

2.3.4.2 Toevoeging van het besluit in bijlage 18
Het besluit van de ontheffing van provincie, zie ook de aanpassing in paragraaf 2.2.1, over de instructieregel lokale spoorweg is toegevoegd.

2.3.4.3 Aanpassing paragraaf 2.2.3 van de toelichting
In paragraaf 2.2.3 over de ontsluiting van Park Plaza Hotel, De Stek en Smakkelaarspark is een verdere onderbouwing gemaakt voor de ongelijkvloerse varianten.

2.3.4.4 Aanpassing paragraaf 2.3.1 van de toelichting
Paragraaf 2.3.1 over het coalitieakkoord van de gemeente is geactualiseerd.

2.3.4.5 Aanpassing paragraaf 2.3.2.2.3 van de toelichting
Paragraaf 2.3.2.2.3 over Natuur is geactualiseerd over het groen van de Van Sijpesteijntunnel en de Daalsetunnel.

2.3.4.6 Aanpassing paragraaf 2.3.2.2.9 van de toelichting
Paragraaf 2.3.2.2.9 over energie en de warmtevoorziening is aangevuld en geactualiseerd voor het bodemenergieplan en warmteplan van het Beursgebied.

2.3.4.7 Aanpassing paragraaf 4.2.1 van de toelichting
Paragraaf 4.2.1 voor verkeer is aangevuld met een toelichting op een aparte vergunningaanvraag voor het verbreden van het water in de Van Sijpesteijntunnel.

2.3.4.8 Aanpassing paragraaf 4.2.1 van de toelichting
Paragraaf 4.2.1 voor verkeer is aangepast op basis van de verdere uitwerking van het ontwerp voor de Van Sijpesteijntunnel. Het fietspad verbreden we van 4,5 naar 5 meter breed.

2.3.4.9 Aanpassing paragraaf 5.10 van de toelichting

Paragraaf 5.10 over bodem is geactualiseerd door een aanvullend bodemonderzoek en voor de ondergrond over het warmteplan van het Beursgebied.

2.3.4.10 Toevoeging van het onderzoek in bijlage 16

Het nader bodemonderzoek, zie ook de aanpassing van paragraaf 5.10 over bodem, is toegevoegd.

2.3.4.11 Aanpassing paragraaf 5.11 van de toelichting

Paragraaf 5.11 over stikstof is geactualiseerd door een geactualiseerd onderzoek.

2.3.4.12 Toevoeging van het onderzoek in bijlage 20

Het geactualiseerde stikstofonderzoek toegevoegd.

2.3.4.13 Aanpassing paragraaf 5.12 van de toelichting

Paragraaf 5.12 over bomen is geactualiseerd.

2.3.4.14 Aanpassing bijlage 11 van de toelichting

Bijlage 11 over de bomeninventarisatie is geactualiseerd

2.3.4.15 Aanpassing paragraaf 5.14 van de toelichting

Paragraaf 5.14 over archeologie is geactualiseerd door een aanvullend booronderzoek.

2.3.4.16 Toevoeging van een archeologisch onderzoek in bijlage 4

Het aanvullend booronderzoek voor archeologie is toegevoegd.

2.3.4.17 Aanpassing paragraaf 6.1 van de toelichting

In paragraaf 6.1 over de economische uitvoerbaarheid is de tekst geactualiseerd.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Welke mogelijkheden zijn er om samen met provincie Utrecht de trambaan te vergroenen door middel van gras in plaats van ballast.

Reactie

Vergroening van de trambaan is besproken met de provincie, als beheerder van de trambaan. Er zijn op dit moment geen mogelijkheden om deze te vergroenen. De trambaan, inclusief de onderliggende grondbanen, is nog niet zo lang geleden opnieuw aangebracht. Op dit moment staat er geen grootschalig onderhoud of aanpassingen naar groen gepland en is er ook geen budget beschikbaar om een dergelijke groene inrichting mogelijk te maken vooruitlopend op eventueel beheer en onderhoud in de toekomst.

Het bestemmingsplan laat overigens een vergroening wel toe. Daarmee is het niet uitgesloten dat er een vergroening kan komen.

2. Wordt er rekening gehouden met het project herinrichting Den Hommel en Welgelegen in 2024?
Zo ja, op welke manier?

Reactie

De werkzaamheden van de herinrichting Den Hommel en Welgelegen maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De start van de werkzaamheden aan het Lombokplein staat gepland vanaf 2024. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden worden deze afgestemd met andere werkzaamheden in de stad. De werkzaamheden voor de realisatie van de nieuwe inrichting van het Lombokplein worden aanbesteed. Eén van de vragen die we voorleggen aan de aannemer is om met een voorstel voor de fasering te komen. We geven de aannemer een aantal uitgangspunten mee waaraan de fasering moet voldoen. Daarbij hoort ook afstemming met andere werkzaamheden in de stad. Op het moment dat de werkzaamheden voor het Lombokplein concreet worden en de planning en fasering bekend zijn, wordt bekeken in hoeverre de werkzaamheden aan Den Hommel en Welgelegen nog spelen en afstemming nodig is.

3. Welke mogelijkheden zijn er om de snelheid over het gehele traject 30km/u te maken en de knip van 50km/u en 30km/u bij het 24 oktoberplein te leggen in plaats van ter hoogte van de Koningsbergerstraat?

Reactie

Met de huidige inzichten zijn er geen mogelijkheden om het gehele traject 30 km/u te maken. In de (landelijke) ontwerprichtlijnen dient uit de inrichting al duidelijk naar voren te komen welk snelheidsregime verwacht wordt. Het terugbrengen van het aantal rijstroken van 2 naar 1 per richting blijkt niet haalbaar uit de onderzoeken en simulaties. Er ontstaan dan lange files en de bus kan dan niet goed doorstromen. Er moet rekening gehouden worden met de toekomstige verkeersstroom naar de kantoren langs de Graadt van Roggenweg, de ontsluiting van het Beurskwartier voor deelauto's en de woonbuurt rond de Koningsbergerstraat. Tussen het 24 oktoberplein en de Overste den Oudenlaan is het daarom niet mogelijk om naar 30 km/u te gaan. Daarnaast is in het Mobiliteitsplan 2040, vastgesteld in juli 2021, opgenomen dat de Weg der Verenigde Naties en 24 Oktoberplein, minimaal tot aan de Overste den Oudenlaan onderdeel zijn van de stedelijke verbindingswegen, waar 50 km/u in stand blijft. Dit gedeelte vormt naast de ontsluiting van aanliggende buurten en de Binnenstad, ook de ontsluiting van het Stationsgebied

aan de westkant van het spoor, de Jaarbeurs en een wijk als Dichterswijk, via de Overste den Oudenlaan en de Van Zijstweg.

Bij het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein diende de raad in 2021 een motie in met als titel: 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel. De uitwerking van deze motie voor het deel vanaf de Sowetobrug tot aan de Koningsbergerstraat volgt op een later moment, mede in afwachting van ontwikkelingen op het gebied van de landelijke invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Waar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op dit moment (mede op verzoek van de G4) onderzoek doet naar passende inrichtingskenmerken en aanpassing van wet- en regelgeving. Effecten op de doorstroming van het openbaar vervoer is mede een belangrijk aandachtspunt.

De uitwerking van de motie voor het tracédeel van de Daalsetunnel is begin juli 2022 naar de raad gestuurd, zie de [raadsbrief](#)¹. Hierover volgt later (eind 2022/begin 2023) besluitvorming in de raad.

4. Welke mogelijkheden zijn er om het gehele traject 2x1 wegprofiel uit te voeren in plaats van 2x2?

Reactie

Zie de reactie op voorgaand punt 3.

5. Wanneer er geen treinen rijden worden er bussen ingezet, waar is de opstapplaats hiervoor?

Reactie

In de huidige situatie is de in-/uitstaphalte voor treinvervangend busvervoer op het Jaarbeursplein, buiten het plangebied van het bestemmingsplan Lombokplein. Momenteel loopt er een onderzoek met de provincie, NS en busbedrijven naar een nieuwe locatie als de halte op het Jaarbeursplein komt te vervallen als gevolg van de bouw van het Jaarbeurspleingebouw. Dit maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Lombokplein. Dit komt aan de orde bij het project voor het Jaarbeurspleingebouw.

6. Is een standplaats van 15 meter genoeg voor het aantal touring/flixbussen die daar halteren?

Reactie

De standplaats is alleen bedoeld voor touringcars voor gasten van het NH-hotel en biedt daarvoor voldoende ruimte. In het plan is geen ruimte gereserveerd voor internationaal busvervoer, zoals de Flixbus. In het Mobiliteitsplan van 2040 zien we voor internationaal lijnvervoer Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie. Dit ligt dichtbij de snelweg en bij een treinstation.

7. Is er genoeg plaats voor trams en bussen om te kunnen halteren aan de Jaarbeurszijde bij de halte die nu gepland is?

Reactie

Er is in het ontwerp van de halte rekening gehouden met een tram van 75 meter en een bus ter hoogte van de halte Jaarbeursplein. Als meer bussen zich melden kan door middel van de verkeerslichten gezorgd worden dat deze nog niet op kunnen rijden naar de halte Jaarbeursplein.

¹ <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/a7c5707f-cc43-414f-aea5-608849bdd1ea>

De bussen halteren overigens niet bij de halte Jaarbeursplein, die passeren alleen de halte en hebben hun halte op het busstation onder de OV-terminal.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

1. Auto's richting Lombokplein vanaf de Graadt van Roggenweg moeten vaak lang wachten op kruisende trams, waardoor files ontstaan. Als deze rijrichting naar de andere kant van het tramstation wordt verlegd en pas na het station linksaf de tram kruist, zijn er veel minder kruisende trams. Dit betekent minder wachten, minder files en minder uitlaatgassen.

Reactie

In de praktijk is dit niet mogelijk. Aan de zuidkant van de tramhalte Jaarbeursplein, op het gebied waar in de huidige situatie het busstation, taxistandplaats en skatepark ligt, is nog een ontwikkeling gepland, te weten het Jaarbeurspleingebouw. Daarnaast moet de route voor het autoverkeer dan ter hoogte van het WTC en de trappen naar het Forum een drukke fiets- en voetgangersroute kruisen, wat vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk is. Daarnaast rijdt de tram sinds de zomer van 2022 door naar de andere kant van het station en het Utrecht Science Park. Dat betekent dat er ook op deze plek sprake is van de kruising van de trambaan met (evenveel) rijdende trams.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

1. Op de plankaart staat een bushalte op de tekening links van de Sowetobrug. Deze is al circa 2 jaar niet meer in gebruik. Waarom wordt deze halte niet verwijderd en vervangen door bijvoorbeeld groen?

Reactie

Deze bushalte is tijdelijk niet in gebruik vanwege werkzaamheden in het Stationsgebied (zoals de bouw van de trappen naar het Forum naast het WTC gebouw). De bussen die daar halteren rijden tijdelijk via de Overste den Oudenlaan en de Van Zijstweg. Vanaf 22 juli 2022 zijn de bussen weer via de route over de Graadt van Roggenweg gaan rijden en halteren bij de halte bij de Sowetobrug.

2. De Internationale bushalte, gebruikt door onder andere de Flixbus, verdwijnt in het plan. Waar gaat deze naartoe verplaatst worden?

Reactie

Het klopt dat er in het plan geen ruimte is gereserveerd voor internationaal busvervoer, zoals de Flixbus. In het Mobiliteitsplan van 2040 zien we voor internationaal lijnvervoer Leidsche Rijn Centrum als een goede opstaplocatie. Dit ligt dichtbij de snelweg en bij een treinstation.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

1. Deze zienswijze bestaat uit verschillende punten die over hetzelfde onderwerp gaan. We noemen deze puntsgewijs:
 - De Damstraatbrug is een overbodige autobrug die ervoor zorgt dat je straks op een extra manier Lombok en de Kanaalstraat in kan rijden.
 - De Damstraatbrug betekent een kans op toename van verkeer voor Lombok-oost.
 - De Damstraatbrug betekent ernstige verstoring van rust en ervaring van het Lombokpark.
 - De Damstraatbrug betekent hinder voor fietsverkeer en voetgangers op de Kanaalstraat.
 - De Damstraatbrug betekent een chaotische entree van Lombok bij de kruising Kanaalstraat/Damstraat door het samenkomen van 3 verkeersstromen.
 - De Damstraatbrug betekent kans op files op beide zijden van de Kanaalstraat door opstoppen van wegen van te veel verkeersstromen. Graag deze brug cancellen voor auto's en ombouwen naar voetganger en fietsersbrug.
 - Door de Damstraatbrug aan de kant van het Westplein autovrij te maken, ontstaat een voetgangersvriendelijk gebied, meer terras ruimte voor horeca, meer rust voor bewoners Damstraat, meer rust voor recreanten in Lombokpark langs de Leidse Rijn, een schitterende entree voor Lombok-Oost vanuit het autoluwe Westplein en een betere aansluiting op de autovrije gebieden die grenzen aan het Stationsgebied.

Reactie

Ten opzichte van de huidige situatie zijn er geen wijzigingen aan het netwerk voor het autoverkeer en komt er geen extra aanrijdroute voor autoverkeer naar de wijk Lombok/Kanaalstraat. Dit betekent dat er geen extra autoverkeer van en naar de Kanaalstraat gaat via de Damstraat. In de huidige situatie kan vanaf de Graadt van Roggenweg/Westplein via de Damstraat de Kanaalstraat worden bereikt. Die verbinding blijft met het project Lombokplein in stand. De inrichting wordt wel anders dan nu. Omdat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken naar de Binnenstad is een brug nodig om van de Graadt van Roggenweg in de Damstraat te kunnen komen, voor autoverkeer, fietsers en voetgangers. De Kanaalstraat blijft dus zoals in de huidige situatie bereikbaar via de Damstraat.

2. Het fietspad van Lombok naar de Binnenstad in verlengde van de Kanaalstraat wordt ter hoogte van het Park Plaza Hotel onderbroken door de autoweg naar de trambaan. Dit vertraagd fietsverkeer en zorgt voor levensgevaarlijke situaties voor fietsers. In een gebied waar de auto te gast is, graag langzaam verkeer voorrang geven en kruising liefst ongelijkvloers maken, waardoor fietsers en voetganger veilig door kunnen rijden.

Reactie

De kruising tussen de fietsroute en het snelverkeer wordt met verkeerslichten geregeld. Het snelverkeer betreft enkel bussen van en naar de Vleutenseweg en bestemmingsverkeer van en naar Park Plaza Hotel, De Stek en de toekomstige woonbebouwing op het Smakkelaarsveld. Het gaat dus om weinig verkeersbewegingen, een ongelijkvloerse kruising is niet nodig. In een centrumgebied met veel verschillende verkeersstromen kan het zijn dat alle verkeersdeelnemers wel eens moeten wachten.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

1. Indiener vindt het erg fijn wat wordt gedaan aan de geasfalteerde omgeving. De oplossing vindt de indiener over het algemeen mooi, maar er zijn twee punten van zorg. De eerste is dat indiener de twee alternatieve routes naar het Park Plaza Hotel erg ongewenst vindt. In beide gevallen wordt het groen geen verblijfplek, maar eerder een stuk grasveld tussen de autobanen. Dat is op dit moment ook al aanwezig.

Reactie

In paragraaf 2.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan staat een motivering voor een (on)gelijkvloerse kruising. Bij de conclusie staat dat de voorkeur van de gemeente naar een gelijkvloerse kruising uitgaat. Een alternatieve ontsluitingsroute via het Lombokpark leidt inderdaad niet tot de gewenste verblijfs- en gebruikskwaliteit. Wanneer er voor deze beoogde gelijkvloerse ontsluiting van Park Plaza, de Stek en de toekomstige woningen op het Smakkelaarsveld via de oversteek met de HOV-baan geen vergunning wordt verleend, zal een ongelijkvloerse kruising met de HOV-baan gerealiseerd moeten worden.

Momenteel loopt de procedure voor de indienststellingsvergunning nog en in dit stadium is er nog geen zicht op de uitkomst van deze vergunningprocedure.

2. Ten tweede is er veel parkeerplek rond het Park Plaza hotel. Het lijkt indienen een prima oplossing om de bezoekers van het hotel te laten parkeren in een van de bestaande parkeergarages die in het Stationsgebied liggen. Het weghalen van de parkeermogelijkheden rond het hotel zal ook de gelijkvloerse oversteek veiliger maken omdat het verkeer naar het hotel een stuk lager zal liggen.

Reactie

De parkeerplaatsen bij het Park Plaza Hotel zijn niet enkel voor gasten. Er is ook sprake van bevoorradend (vracht)verkeer voor het Park Plaza Hotel. Daarnaast is er ook sprake van auto- en bevoorradend (vracht)verkeer naar de toekomstige woningbouw op het Smakkelaarsveld aan de oostkant van het spoor. Dit autoverkeer moet ook via deze kruising rijden. Dus ook zonder parkeerplaatsen bij het Park Plaza Hotel is er nog sprake van andere verkeersstromen die van deze kruising gebruik maken. Het weghalen van de parkeerplaatsen leidt niet per definitie tot een veiliger gelijkvloerse oversteek.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

1. Tussen Utrecht CS en halte Hasebroekstraat (Vleutenseweg) is ooit een bushalte verdwenen. Die wil indienen graag terugzien. Volgens de indienen is de norm dat er 400 meter tussen de bushaltes zit en hier is dat veel meer.

Reactie

Er is geen sprake van een norm van 400 meter tussen (bus)haltes. De 400 meter gaat over de loopafstand van of naar de dichtstbijzijnde halte vanaf bijvoorbeeld een woning. Dit is ook geen norm of eis, maar is meer een richtlijn, die bovendien niet geldt voor Hoogwaardig OV-routes. Een bushalte tussen de Hasebroekstraat en Utrecht CS hoeft niet terug te komen vanwege de nabijheid van Utrecht Centraal. De provincie Utrecht geeft aan dat om die reden geen extra stop is voorzien voor bussen tussen de Hasebroekstraat en het Centraal station.

Het bestemmingsplan maakt overigens geen bushaltes specifiek mogelijk. Het bestemmingsplan zorgt ervoor dat als besloten wordt dat er ergens een halte komt, dit mogelijk is (binnen de bestemming Verkeer). Het besluit om een halte wel of niet aan te leggen nemen we niet met het bestemmingsplan.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7

1. Indiener vindt het groen, de biodiversiteit en het schoonhouden belangrijk. Indiener wil graag zoveel mogelijk groen, natuurvriendelijke oevers, zuinig met wandel- en fietspaden door drukte op groen, schoonhouden van de paden van zwerfafval, meer biodiversiteit en groen voor vogels.

Reactie

Deze reactie sluit goed aan bij het Programma van Eisen Lombokplein en het bestemmingsplan waarin is voorzien in zoveel mogelijk groen, rekening houdend met de andere belangen die spelen in een hoogstedelijke ontwikkeling als Lombokplein. Bij de planvorming voor de openbare ruimte wordt het principe "Groen tenzij" gehanteerd. Dat wil zeggen dat de openbare ruimte groen wordt ingericht, tenzij verharding (voor bijvoorbeeld wandel- en fietspaden) echt nodig is.

Het groen bestaat grofweg uit natuurvriendelijke oevers langs de noordoever van de Leidse Rijn, behoud van de parkstrook aan de noordzijde van de Leidse Rijn en Lombokpark. Lombokplein wordt daarbij zoveel mogelijk natuurinclusief, waarbij samen met de stadsecoloog wordt gekeken naar de juiste invulling om oevers, bruggen, bebouwing en het groen ecologisch functioneel te maken voor een aantal doelsoorten, waaronder vogels als de huismus. In de uitwerking worden de uitgangspunten per doelsoort meegenomen, waaronder voldoende dekking en rustige zones.

Het schoonhouden van de paden van zwerfafval is geen onderdeel van een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan stelt hier geen regels voor. Met de aannemer worden te zijner tijd afspraken gemaakt om gedurende de bouw het gebied te onderhouden en schoon te houden. Na oplevering en overdracht van het gebied aan gemeente, neemt de gemeente de zorg voor deze taken weer op zich.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8

1. Indiener mist een bushalte in het plan. De huidige bushalte op het Moskeeplein komt niet terug in het plan. Er zijn geen bushaltes opgenomen tussen de halte Hasebroekstraat en het Centraal Station, een afstand van ruim 1 kilometer. Zou het niet goed zijn om een bushalte halverwege Utrecht CS en de halte Hasebroekstraat te realiseren?

Reactie

De halte Moskeeplein hoeft niet terug te komen vanwege de nabijheid van Utrecht Centraal. De provincie Utrecht geeft aan dat om die reden geen extra stop is voorzien voor bussen tussen de Hasebroekstraat en het Centraal station.

Het bestemmingsplan maakt overigens geen bushaltes specifiek mogelijk. Het bestemmingsplan zorgt ervoor dat als besloten wordt dat er ergens een halte komt, dit mogelijk is (binnen de bestemming Verkeer). Het besluit om een halte wel of niet aan te leggen nemen we niet met het bestemmingsplan.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9

1. Indiener is verbijsterd over een ongelijkvloerse kruising bij de oversteek van de HOV. De oplossing moet zijn: of er komen eenvoudige veiligheidsmaatregelen of het gebied wordt minder

toegankelijkheid gemaakt voor auto's. Het Lombokpark mag niet opgeofferd worden aan een ongelijkvloerse kruising. Indiener pleit ook voor een gelijkvloerse kruising bij de Kanonstraat.

Reactie

Ongelijkvloerse kruising met de HOV baan

Zie voor de beantwoording zienswijze 5, punt 1.

Ongelijkvloerse kruising voor de fietsers bij de Kanonstraat

De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein in 2021 gekozen voor een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers bij de Kanonstraat. Deze onderdoorgang wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

2. Indiener mist aanvullende maatregelen voor de 30km zone naast de bekende voornemens. Er komt geen 30km zone vanaf het Merwedekanaal tot en met AMS, Weerdsingel en verder. Geen knips of afslagbeperkingen op de WSB en bij het Paardenveld. Geen verbetering van de verbinding A2 – Noordwest Utrecht. Verder geen woord over verbouwen, vergroenen en verblauwen van de Daalsetunnel en het verbeteren van de aansluiting met en kwaliteit van het Daalsepark, de Weerdsingel en de rest van de stad.

Reactie

Zie voor de beantwoording van de 30km zone zienswijze 1, punt 3.

Ten aanzien van knips of afslagbeperkingen is het uitgangspunt voor Lombokplein de resultaten van de Verkeersstudie Noordwest, die zijn vastgesteld in het Mobiliteitsplan 2040. In paragraaf 4.2.1. van de toelichting van het bestemmingsplan staat onder het kopje 'Uitkomsten' hoe naar de verkeersbewegingen is gekeken.

Ten aanzien van de aanpak Daalsetunnel wordt conform het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein de Daalsetunnel heringericht naar 2x2 rijbanen. Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd in de Daalsetunnel, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nog nader uit te werken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor vergroening binnen de huidige keerwanden buiten de tunnel. Eventuele aanpassing van de keermuren bij het spoorviaduct moet worden afgestemd met ProRail, de eigenaar en beheerder van de tunnel. Het bestemmingsplan maakt het in de regels mogelijk dat er groen en blauw kan komen in de Daalsetunnel.

Voor wat betreft de aansluiting met het Daalsepark is begin juli 2022 de raad geïnformeerd (zie hiervoor zienswijze 1, punt 3) over het concept startdocument Kop Amsterdamsestraatweg en Oude Daalstraat en de uitwerking van de motie 30 km en minder asfalt in de Daalsetunnel. Besluitvorming over deze documenten vindt later plaats, naar verwachting eind 2022/begin 2023. Het Daalsepark ligt overigens niet binnen de plangrens van dit bestemmingsplan.

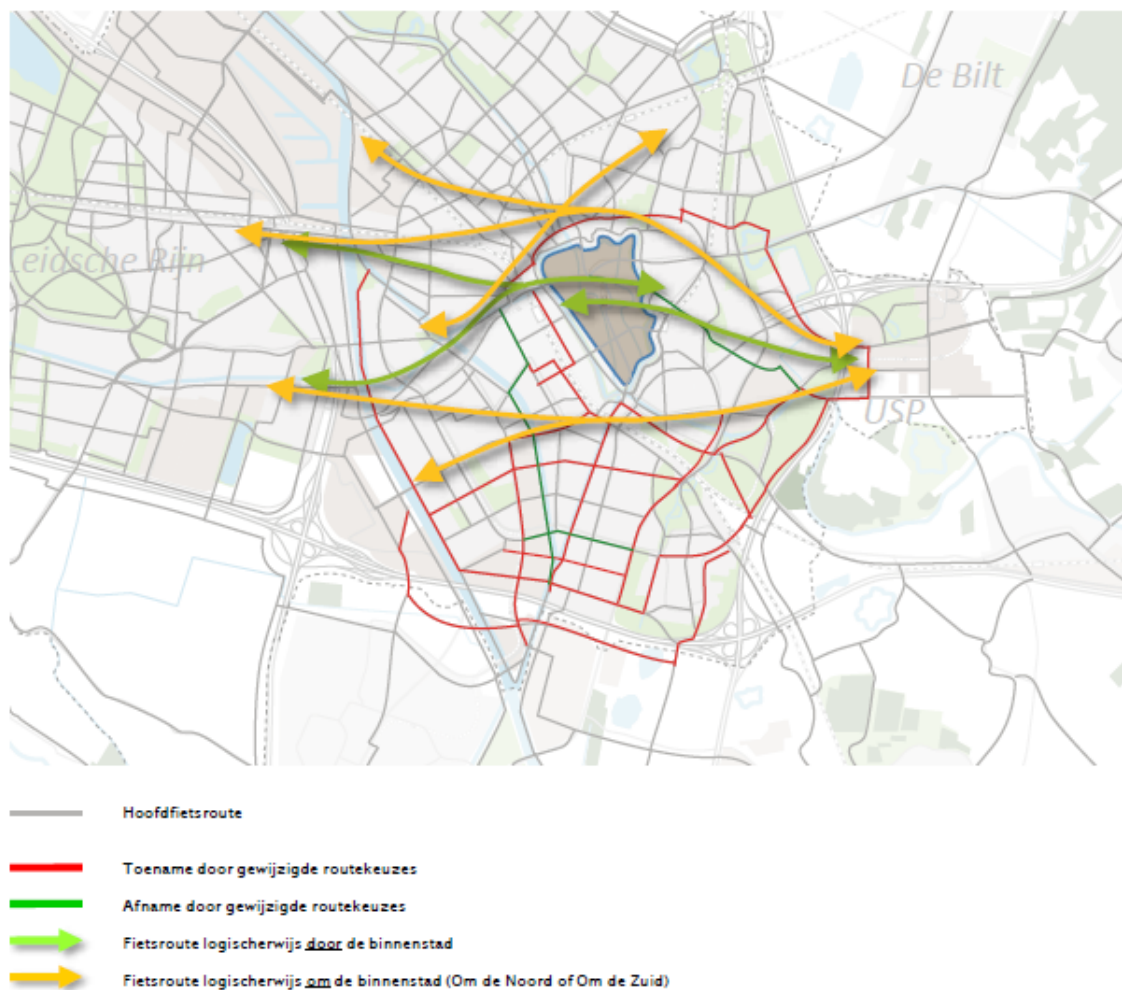
3. Wat betreft het spreiden van het fietsverkeer komen er evenmin wezenlijke verbetervoorstellen, laat staan dat alsnog een bescheidener gelijkvloerse fietskruising in beeld komt. Er staat niets over minder (doorgaande) auto's, geen concrete spreidingsvoorstellen, geen poging om ter hoogte van de Sowetobrug / afslag Overste Den Oudenlaan te komen tot een totale herinrichting, geen autovrij Jaarbeursplein en niets over spreiden van de spits voor zowel auto als fiets. Dit is geen waardig antwoord op de motie 'Spreiding fietsverkeer Utrecht Centraal Westzijde'. Voor het Centrumgebied blijft er te veel doorgaand auto- en fietsverkeer.

Reactie

In paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan staat onder het kopje 'Fietsverkeer' onder meer dat er fietsverbindingen worden toegevoegd om zo de bereikbaarheid en de verbindingen te optimaliseren.

Verder is er op basis van een motie (Spreiding fietsverkeer Stationsgebied) een reactie gegeven. Dit is gedaan in een [raadsbrief](#)² van 14 maart 2022.

In paragraaf 2.3.2.2.6 van de toelichting van het bestemmingsplan is voor verkeer en mobiliteit ingegaan op het Mobiliteitsplan 2040. Daar staat onder meer dat we fietsers de keuze geven om hun bestemming via verschillende routes te bereiken. Zie aanvullend een kaartje hierover dat in het Mobiliteitsplan 2040 staat.



De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.

Figuur: Spreiding fietsverkeer en aangepaste fietsroutes tussen wijken

Sowetobrug

Allereerst is de vraag of een dergelijke oversteek een structurele bijdrage levert aan de keuzevrijheid van fietsers en versnellen van de route. Een oversteek bij de Overste den Oudenlaan vermindert niet het aantal oversteken ten opzichte van oversteken bij het 24 Oktoberplein en de Koningsbergerstraat. Daarnaast ligt er in de directe nabijheid van de Overste den Oudenlaan een ongelijkvloerse onderdoorgang bij de Kanaalweg, aansluitend op het stedelijke en regionale doorfietsnetwerk. Het inpassen van een fietsoversteek ter hoogte van de Overste den Oudenlaan draagt niet structureel bij aan het aantrekkelijk maken van deze fietsroute van en naar het station als alternatief voor de Leidseweg. De doorsteek voor auto's over de trambaan ook geschikt maken

² <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/60448f4c-f3c2-455f-9ed9-4c232f9597fd>

voor fietsers in twee richtingen heeft, ook vanwege provinciale belangen, een te groot veiligheidsrisico.

Autovrij Jaarbeursplein

Een autovrij Jaarbeursplein is in de praktijk niet mogelijk. Er moet rekening gehouden worden met een aantal verkeersstromen, bestaande uit parkeren voor de kantoren aan de Graadt van Roggenweg en Croeselaan, taxi's, Kiss & Ride voor het station en logistiek voor het nog te ontwikkelen Jaarbeurspleingebouw.

Spreiding in de spits

Het spreiden van verkeersstromen over de dag voor zowel fiets als auto is geen onderdeel van een project zoals het Lombokplein. Lombokplein is slechts een minimaal deel van het stedelijke verkeersnetwerk. Dit betreft een stedelijke opgave, waaraan in het Mobiliteitsplan 2040 ook aandacht is besteed. Er is een apart spoor opgenomen over anders reizen, te weten minder of op een ander tijdstip. Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkingen in de stad gaan we inwoners en bezoekers stimuleren om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren. We benutten de kansen die zich nu voordoen door veranderde inzichten over de potentie van thuiswerken in verband met het Coronavirus.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10

1. Indiener geeft aan dat voor het emplacement uitgegaan is van een omgevingsvergunning milieu uit 2007. De geldende omgevingsvergunning is verleend op 30 augustus 2021. Deze vergunning uit 2021 moet opgenomen worden in het akoestisch onderzoek dat bij het bestemmingsplan zit.

Reactie

Eerder is in het vooroverleg opgemerkt dat er met het nieuwe geluidsmodel berekeningen zijn uitgevoerd voor de omgevingsvergunning van 30 augustus 2021. Dit staat in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 6.2 (maatschappelijke uitvoerbaarheid). Inmiddels hebben we ook onderzoek uitgevoerd met de omgevingsvergunning van 30 augustus 2021. De resultaten hiervan zijn verwerkt in een addendum dat is toegevoegd als bijlage 1 bij het bestemmingsplan. Uit dit onderzoek blijkt dat het geluid van de omgevingsvergunning uit 2021 geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan Lombokplein.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om de toelichting op dit punt voor geluid aan te vullen.

Zienswijze 11

1. In verschillende notities staat de robuustheid van de Graadt van Roggenweg benoemd. Deze robuustheid wordt onvoldoende concreet gemaakt. Robuust betekent – voor indiener – dat autoverkeer binnen 10 minuten vanaf de ring in de centrumparkeergarages kan komen. De vraag is of met deze inrichting de robuustheid richting centrum niet in het gedrang komt en de 10 minuten niet kunnen worden waar gemaakt. Hierbij ziet indiener knelpunten bij:
 - de fietsoversteekplaats bij de Kanaalstraat
 - de overgang van 2 naar 1 rijbaan
 - de oversteek van de trambaan op de rijbaan
 - de hoek van 90 graden bij het NH hotel

Reactie

Één van de uitgangspunten van het nieuwe wegontwerp is dat de route het bestemmingsverkeer in voldoende mate faciliteert. Autoverkeer met de bestemming Binnenstad behoort tot dat bestemmingsverkeer. Gedurende het opstellen van het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de openbare ruimte is het ontwerp doorgerekend op de doorstroming. Hierbij is gebruik gemaakt van een VISSIM-simulatie (zoals bij het opstellen van het Functioneel Ontwerp (FO)). Uitgangspunt voor de simulatie is de auto intensiteit van 15.000 mvt/etmaal over het Westplein; dit is het resultaat van de maatregelen in NoordWest zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. Het gaat hierbij met name om de knip in de Catharijnesingel, het rechtsaf verbod op de Oudenoord-Kaatstraat, 30 km regime op de Amsterdamsestraatweg en het project Lombokplein zelf.

Om het effect van het VO op doorstroming in beeld te brengen zijn de reistijden geanalyseerd op het meettraject vanaf de kruising met de Overste den Oudenlaan tot ongeveer het midden van de Daalsetunnel. Het netwerk dat is geanalyseerd loopt door tot halverwege de Daalsetunnel. Het netwerk richting de Amsterdamsestraatweg en Daalsesingel maakt geen onderdeel uit van dit netwerk. Dit meettraject is ook geanalyseerd voor het FO.

Voor het FO is alleen een analyse van de reistijden opgesteld voor de ochtendspits, voor het VO zijn zowel ochtend- als avondspits geanalyseerd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de gemiddelde reistijden en het 85-percentiel. Dat is de waarde die door 85% van de voertuigen wordt gehaald.

Tabel analyse reistijden auto Overste den Oudenlaan > Daalsesingel v.v. in minuten (voorlopige resultaten)

		Overste den Oudelaan – Daalsetunnel		Daalsetunnel – Overste den Oudelaan	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
Referentie (21.000)	gemiddeld	03:41		07:20	
	85 percentiel	04:35		10:38	
VO 15.000	gemiddeld	04:23	05:29	05:07	05:44
	85 percentiel	05:24	07:19	06:05	06:59
FO 15.000	gemiddeld	06:17		04:35	
	85 percentiel	09:06		05:25	

Omdat de zienswijze aandacht vraagt voor de reistijd vanaf de A2 is ook een analyse opgesteld voor de situatie vanaf de A2. Er zijn geen gegevens over deze route opgenomen in de analyse voor het FO. Die ontbreken dan ook in onderstaande overzicht. Wel zijn de uitkomsten nog gelegd naast de floating car data uit 2019 (pre corona) en 2022.

Tabel analyse reistijden auto A2 > Daalsesingel v.v. in minuten (voorlopige resultaten)

		A2 – Daalsetunnel		Daalsetunnel – A2	
		ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
Referentie (21.000)	gemiddeld	05:25		09:02	
	85 percentiel	06:21		12:25	
VO 15.000	gemiddeld	06:04	07:28	06:47	07:24
	85 percentiel	07:05	09:23	07:47	08:42
Floating car data	Gemiddeld 2022 (wk12-22)	05:30 – 07:30	06:30 – 07:15	05:15 – 6:00	06:30 – 07:00
Floating car data	Gemiddeld 2019 (wk12-22)	07:00 – 10:30	07:00 – 07:45	06:30 – 7:00	08:15 – 08:30

Uit de tabel is af te leiden dat ten opzichte van de referentiesituatie bij 15.000 mvt/etmaal de gemiddelde reistijden tijdens de ochtendspits de stad in met bijna een minuut toenemen. De waarde voor het 85 percentiel ligt ruim een minuut hoger. Tijdens de avondspits liggen deze gemiddelde reistijden ruim hoger. Dit komt vooral door het hogere verkeersaanbod tijdens de avondspits.

Voor de richting stad uit is de situatie anders voor zowel de ochtend- als de avondspits. Daarbij is de reistijd in de referentiesituatie hoger. Dit komt deels doordat het aantal verkeerslichten op dat meettraject in de referentie hoger is, maar voornamelijk door de invloed van de verkeerslichten bij de kruising met de Croeselaan. Door de afstelling van de regeling moet verkeer vaak lang wachten. Hierdoor ligt de reistijd hoog. In het VO is het kruispunt volstrekt anders ingericht en is de regeling geoptimaliseerd. Hierdoor is de doorstroming op dit punt verbeterd ten opzichte van de referentie. Ten opzichte van de reistijden in het FO voor 15.000 mvt/etmaal liggen de reistijden lager voor de ochtendspits. Dit komt door aanvullende optimalisaties in het VO t.o.v. het FO, zoals een busstrook voor de kruising met de Koningsbergerstraat en het verlengen van de linksaf voorsorteervak voor de afslag naar de Verlengde Damstraat. Ondanks dat de 10 minuten tussen A2 en Catharijnesingel geen gemeentelijk uitgangspunt is, constateren we dat de reistijden binnen deze door indiener opgestelde wens blijven op de route tussen A2 en Daalsesingel (entree P5). Rekening houdend met de kruising Daalsetunnel – Daalsesingel is de inschatting dat de reistijden met dit ontwerp binnen deze 10 minuten blijven of incidenteel iets daarboven. Daarbij merken we op dat deze reistijd van 10 minuten in 2019 (pre corona) ook niet haalbaar bleek, zie floating car data in de tabel.

2. Indiener vraagt zich af of er ook gekeken is naar een optie waarbij autoverkeer en fietsverkeer uit elkaar wordt gehaald. Bijvoorbeeld door het autoverkeer in twee richtingen aan de westzijde van de trambaan en het fietsverkeer in twee richtingen aan de oostzijde van de trambaan de ruimte te bieden.

Reactie

Voorafgaand aan de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein is een aantal varianten onderzocht voor de Graadt van Roggenweg en het Lombokplein. Daarbij zat ook een variant met een route aan één kant van de trambaan op de Graadt van Roggenweg.

Het betrof hier een variant met het autoverkeer in 2 richtingen aan de oostkant van de tram. In deze variant was sprake van een gescheiden systeem, te weten de doorgaande route stad in en uit aan de oostkant van de tram en de ontsluiting van Lombok aan de westkant van de trambaan.

Uit de eerste ruimtelijke en verkeerskundige beoordeling van een dergelijke variant lijkt dat deze op een aantal punten ruimtelijk of verkeerskundig vergelijkbaar is met het FO/VO (met autoverkeer aan beide zijdes van de trambaan). Op een aantal punten is er tussen die varianten geen onderscheid, dus scoren beiden gelijkwaardig.

- *de doorstroming voor autoverkeer;*
- *de doorstroming en kwaliteit voor langzaam verkeer;*
- *de doorstroming en de kwaliteit van het OV;*
- *de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving;*
- *de ruimte voor taxi/kiss and ride;*
- *sociale veiligheid.*

Overige aspecten die wél onderscheidend blijken voor de verkeerkundige en ruimtelijke kwaliteit zijn:

- *de helderheid en de leesbaarheid van de route; de verblijfskwaliteit van Lombok;*
- *de totale stedenbouwkundige samenhang;*
- *de kwaliteit van het profiel ter hoogte van de Graadt van Roggenweg.*

Een andere variant, zoals ook in de zienswijze is opgenomen, is een route voor het autoverkeer aan de westkant van de trambaan, evt. gecombineerd met een fietspad in 2 richtingen aan de zuidkant. Een voordeel, op het eerste gezicht is dat er geen sprake meer is van een kruisend autoverkeer dat 'rechtdoor' wil richting de Binnenstad niet meer hoeft te kruisen met de trambaan ter hoogte van de

Croeselaan/Verlengde Damstraat. Dit zal zeker van invloed zijn op de doorstroming. Door het achterwege laten van deze kruisende beweging zal de doorstroming op dit punt verbeteren. Er moet echter ergens op de route tussen de A2 en de Sowetobrug een overgang worden gerealiseerd van de oostelijk gelegen rijbaan (de stad in) naar een rijbaan ten westen van de trambaan. Op dat punt ontstaat alsnog een kruising voor autoverkeer de stad in met de trambaan. Op het genoemde gedeelte ligt de intensiteit van het autoverkeer hoger dan t.h.v. de Croeselaan/Verlengde Damstraat. Een verbetering van de doorstroming is dan ook niet te verwachten, ook gezien de eerdere analyses. Het nadeel van alleen een fietspad aan de zuidkant is dat de bestemmingen aan de noordkant van de trambaan voor fietsers niet optimaal bereikbaar is, hier liggen dan geen fietsvoorzieningen.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12

1. Indiener ondersteunt de plannen voor de herinrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein. Het is nodig om milieuschade terug te dringen en een betere leefomgeving voor de bewoners te creëren. Ook de planning van extra woningen worden ondersteunt.

Reactie

We zijn blij om te horen dat de herinrichting van de Graadt van Roggenweg en de plannen voor extra woningen door indiener wordt ondersteund.

2. Indiener maakt bezwaar tegen het omdraaien van de rijrichting voor de auto's op de Leidseweg. Op de Leidseweg is intensief fietsverkeer, met veel scholieren en veel elektrische (bak)fietsers die hard rijden. De automobilist moet in dit ontwerp tegen het verkeer in- en uitparkeren. Met de snelle fietsers en vele schoolkinderen geeft dit gevaarlijke situaties. Verder zijn er extra woningen gepland op de Leidseweg wat meer verkeer zal opleveren. De komst van meer bewoners zal leiden tot meer autoverkeer. De geplande rijrichting voor auto's op de Leidseweg met zo'n intensief verkeer van fietsers is echt te gevaarlijk. In een eerder plan zou er een stoplicht komen op de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de Koningsbergerstraat. Zo kunnen auto's van aanwonenden via de Koningsbergerstraat de Leidseweg in rijden. Dit is voor aanwonenden een goed alternatief en met aanvullende verkeersmaatregelen kan sluipverkeer vermeden worden.

Reactie

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

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

draaien van de rijrichting van de Leidseweg. Deze ‘Veiligheidsanalyse omdraaien rijrichting Leidseweg’ zit als bijlage bij de raadsbriefraadsbrief³ van 14 maart 2022.

Voor wat betreft de toekomstige woningen in het Leidseblok staat in paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan hiervoor motivering. In eerste instantie gaan we ervan uit dat de nieuwe bewoners zullen parkeren in de bestaande parkeergarages in de omgeving. Als dat niet mogelijk blijkt is in het bestemmingsplan geregeld dat er ook nog een parkeergarage onder één van de bouwblokken kan worden gerealiseerd. Voor de nieuwe bewoners geldt ook dat zij geen recht hebben op een parkeervergunning op straat. Hiermee komt er geen extra druk op de Leidseweg.

3. Indiener vindt het een goed voornemen dat de huizen in het verlengde van de Leidseweg qua hoogte passen bij de Leidseweg en niet hoger zijn dan 45 meter.

Reactie

Eerder is op basis van inspraak hierover bij de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein de hoogte aangepast. We zijn blij om te horen dat de hoogte als passend wordt ervaren.

4. Indiener vindt een doorgang van grotere boten in de Sijpesteijntunnel niet nodig. Het dagelijks fietsverkeer is zeer intensief en zal toenemen. Belangrijk is dat het fietspad en het voetpad veilig zijn.

Reactie

Voor de Van Sijpesteijntunnel hebben we goed gekeken naar de invulling van de drie functies: water, fiets en voetganger. De invulling hiervan motiveerden we al in het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein. In het bestemmingsplan staat hiervoor in paragraaf 4.2.1 een toelichting onder de paragraaf Verkeer.

De motivering voor de invulling van de 3 functies is dat voor water de wens voor verbreding ligt tot 6 meter, maar in elk geval 5,5 meter. Dan kunnen de kleine Utrechtse rondvaartboten, sloepen, kleine bootjes en kano's de tunnel passeren. Met een bredere waterloop wordt de ruimtelijk kwaliteit vergroot, omdat het water meer beleefbaar wordt. Voor het fietspad is het nodig om de groei van het aantal fietsers te faciliteren en het bestaande fietspad van 4 meter te verbreden naar 4,5 meter. Voor het voetpad is het nodig om een breedte van minimaal 3 meter aan te houden. Bij de constructieve uitwerking van de keerwand is gebleken dat er 0,5 meter minder ruimte nodig is voor de keerwand constructie. Deze 0,5 meter hebben we aan het fietspad toegevoegd. Het fietspad in de Van Sijpesteijntunnel wordt hierdoor 5 meter breed en sluit daarmee goed aan op de breedte van het fietspad op de Van Sijpesteijn- en Smakkelaarskade.

De uiteindelijke breedte van alle functies in de tunnel staat in paragraaf 4.2.1 zoals hierboven ook al aangegeven.

5. Indiener vindt belangrijk dat er meer groen komt in de wijk en ook gedurende de planning en uitvoering vragen wij aandacht voor behoud en uitbreiding van het groen rond het Westplein.

Reactie

In paragraaf 2.3.2.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan staat een motivering over Natuur. Hier wordt toegelicht dat er in Lombokplein sprake is van verschillende groenstructuren. Het gaat over de groene oevers van de Leidse Rijn, het Lombokpark en toevoeging van groen in de stadsstraat. Langs de stadsstraat en de Graadt van Roggenweg komt een laanstructuur van bomen. In paragraaf 5.12 van de toelichting van het bestemmingsplan is het aantal bomen toegelicht dat terugkomt. Er komen fors meer bomen, en daarmee groen, bij. zie hiervoor paragraaf 5.12 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven deels aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

³ <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/60448f4c-f3c2-455f-9ed9-4c232f9597fd>

De nadere uitwerking van het ontwerp voor de Van Sijpesteijntunnel heeft samen met punt 4 van deze zienswijze geleid tot een aanpassing van de toelichting (paragraaf 4.2.1) van het bestemmingsplan. Voor het overige is er geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13

1. Indiener heeft 3 scenario's om via de Stichting Perron West het Westplein een meer inclusieve, duurzame en leukere plek te maken. Dit gaat in samenwerking met de gemeente. In het eerste scenario is er een minimale aanwezigheid van indiener, blijven we samen het parkje cureren, behouden we de treinwagon en behouden we de huidige vergunningen. In het tweede scenario is er medium aanwezigheid. De punten van scenario 1 zijn van toepassing. Daarbij blijft de kunstcontainer en de modulaire parkdelen behouden, indiener blijft de sociale en artistieke curator van het park en de pluktuin behoudt een plekje. In het derde scenario is er maximale aanwezigheid. De punten van scenario 1 en 2 zijn van toepassing. Daarbij zet indiener een samenwerking op met een lokale horecagelegenheid, richt indiener een micro amfitheater of multifunctionele performance plek, komt er een fraai publiek toilet, komt er een uitbreiding van een cultural budget voor publieke events, het park wordt en blijft een plek voor experiment en validatie voor de gemeente rondom onder meer commoning, common grounds, ontwerpen van Utrecht West of ecologie. Het park wordt daarmee een plek voor het blenden van healthy urban living met ecologie, cultuur en artistiek en sociaal design.

Reactie

Sinds 2013 heeft de gemeente Utrecht ruimte geboden voor tijdelijk initiatief als voorbode voor de transitie die het gebied ondergaat van Westplein naar Lombokpark en van voornamelijk verkeers- naar verblijfsruimte. Eind 2013 werd gestart met het tijdelijk paviljoen Pas op de Plaats (paviljoen PoP) en sinds het voorjaar van 2019 vervult de treinwagon van stichting Perron West de rol als ontmoetingsplek voor buurtbewoners en initiatieven voor verlevendiging van het huidige Westplein. Hoewel het Lombokpark er op korte termijn nog niet is, richten we onze blik al wel vooruit op de aanstaande werkzaamheden voor het Lombokplein.

Initiatief stichting Perron West

Naar aanleiding van de oproep van de gemeente Utrecht begin 2018, voor tijdelijke initiatieven en activiteiten voor het Westplein, spant Perron West zich ervoor in dat er allerlei initiatieven rondom de treinwagon ontstaat. We willen onze waardering uitspreken voor hoe jullie, ondanks de lastige periode vanwege het coronavirus, in de afgelopen jaren diverse activiteiten hebben georganiseerd. Ook zorgen jullie met het beheren van de tuin, de pluktuin en de Creative Playground, dat de omgeving minder hard en stenig is en dat er meer ruimte is gekomen voor groen, een gevarieerd aanbod aan beplanting en ruimte om te zitten aan picknicktafels. Het verbeeld hiermee op een kleinere schaal de aanstaande verandering van verkeers- naar verblijfsruimte. We nemen deze en onze ervaringen mee bij de verdere ontwikkelingen van het toekomstige Lombokplein en dan specifiek het Lombokpark.

Start werkzaamheden Lombokplein

Bij de verlening van de omgevingsvergunning in 2018 hebben we afgesproken om jullie initiatief te ondersteunen als tijdelijke placemaking, vooruitlopend op de transformatie en herontwikkeling van het Westplein. De tijdelijke vergunning die Stichting Perron West heeft ontvangen voor het treinstel en bijbehorende activiteiten hebben we in juni 2021, in wederzijds overleg, eenmalig verlengd tot eind 2024. Waarbij we afspraken vanaf 2023 met elkaar te bespreken tot wanneer de huidige ontmoetingsplek kan blijven staan, dit is onder meer afhankelijk van de planning en ontwikkelingen voor het toekomstige Lombokplein. Zodra we hier meer over kunnen vertellen dan informeren we jullie hierover.

We hebben de ruimte tussen de rijbanen over het Westplein nodig als bouwterrein voor de verschillende werkzaamheden in het gebied. Wel verwachten we, mede om deze reden, dat het Lombokpark(je) als één van de laatste fasen van het project Lombokplein ingericht gaat worden. We

doen ons best om de huidige ruimte zo lang mogelijk beschikbaar te houden voor Perron West en de andere gebruikers. Het is op dit moment nog niet te zeggen wanneer deze ruimte nodig is.

Zienswijze plannen Lombokpark

We herkennen in de zienswijze verschillende wensen uit de scenario's, maar het is nu nog te vroeg om een uitspraak te doen over de uitwerking van het Lombokpark. Met de buurt is afgesproken dat we het Lombokpark ontwerpen in co creatie met bewoners uit Lombok en dat we dit gaan doen als de daadwerkelijke realisatie van het Lombokpark in de buurt komt, naar verwachting is dit over circa 6 tot 8 jaar. We willen de verschillende initiatiefnemers van de huidige placemaking en de bezoekers van de treinwagon hier graag bij betrekken als huidige gebruikers van het gebied. Uit de co creatie zal blijken welke behoeften er zijn voor de toekomstige inrichting voor het Lombokpark. Wel kunnen we al aangegeven dat we te zijner tijd een openbare aanbesteding opstarten voor een parkpaviljoen(tje). Mogelijk dat indiener hierbij samen kan optrekken met andere partijen om een meer permanente plek te realiseren in het toekomstige Lombokplein. Ook is er in het Programma van Eisen Lombokplein en het bestemmingsplan ruimte opgenomen voor een buurthuiskamer in het toekomstige Parkblok. De verschillende huidige initiatieven kunnen wellicht vanuit die ruimte verder worden gezet.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14

1. Indiener verzet zich tegen de alternatieve routes van een ongelijkvloerse kruising. Door de ongelijkvloerse kruising zullen er ongeveer 107 verkeersbewegingen per dag voor de entree van Park Plaza langskomen. Dat is onacceptabel. Eerder heeft indiener zich al fel verzet bij de aanleg van de HOV baan. Indien 1 van de alternatieve routes wordt aangelegd, wordt indiener nog verder ingebouwd. Dit leidt tot meer overlast, aantasting van de uitstraling en desastreuze gevolgen voor de dienstverlening en gasten. Dit leidt tot een afname in boekingen en (financiële) schade.

Reactie

Zie voor de beantwoording over de ongelijkvloerse kruising met de HOV baan zienswijze 5, punt 1.

Zoals afgesproken maken wij in overleg met u het ontwerp van het nieuwe parkeerterrein dat tussen de HOV-baan en het Park Plaza Hotel komt te liggen. In het geval van de ongelijkvloerse kruising met de HOV-baan zal de ontsluiting van Park Plaza Hotel, De Stek en de toekomstige woningen op het Smakkelaarsveld inderdaad ook via dit gebied moeten lopen. Gezamenlijk kunnen we bepalen hoe we dat het beste in kunnen passen.

Daarbij is het zo dat er een toekomstige waterrijke en groene omgeving komt door het doortrekken van de Leidse Rijn met een groene parkoever. Zie hiervoor de paragrafen 2.3.2.2.3 over Groen en Bomen en paragrafen 5.12 over de uitwerking van Bomen en 5.13 over Water. Deze toevoeging van groen en blauw geeft een impuls aan de ligging van dit hotel. De bestaande situatie met veel asfalt transformeert naar een levendige en duurzame omgeving. Bovendien mag in een centrumgebied verwacht worden dat er verkeersstromen kunnen veranderen.

2. Indiener is in gesprek met gemeente over een grondruil. Dit betreft de ruil van parkeerplaatsen grenzend aan de Leidse Rijn. Indiener stond positief tegenover de ruil, maar als 1 van de alternatieve routes wordt aangelegd, zal indiener de positie van de grondruil heroverwegen.

Reactie

Zoals in bovenstaand punt toegelicht heeft de alternatieve route (ongelijkvloerse kruising met de HOV-baan) ook zeker niet de voorkeur van de gemeente. De grondruil maakt het mogelijk om de

omgeving van Park Plaza Hotel een impuls te geven, door het verbreden van het water van de Leidse Rijn, de aanleg van de openbare groene parkoever en de aanleg van de voetgangersbrug. Wij willen deze grondruil graag in goed overleg met u regelen.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 15

1. In het actieplan 'Een (t)huis voor ouderen' worden doelen, uitgangspunten en richtlijnen benoemd om de maatschappelijke opgave bij het wonen voor ouderen te realiseren. Er zijn pilots beschreven en 1 daarvan is in de wijk West. In West is de veranderruimte beperkt en nieuwbouw slechts beperkt mogelijk. Indiener verzoekt de gemeente om het bestemmingsplan te toetsen aan dit actieplan en optimaal aan te sluiten bij de doelstellingen van het actieplan. Indiener vraagt zich af in hoeverre de bouwplannen bijdragen bij de maatschappelijke opgave voor een passend woningaanbod voor ouderen en aan de doorstroming van ouderen?

Reactie

Er komen maximaal 400 nieuwe woningen. De ontwikkeling van deze woningen is vooral gericht op de woonbehoefte in de directe omgeving waar onder ook ouderen. Deze bewoners willen graag (langer) zelfstandig wonen en blijven graag in hun buurt (sociaal netwerk), maar doorstromen naar een passende woning in de wijk is vaak niet mogelijk doordat het juiste woningaanbod ontbreekt. Binnen het project wordt daarom ingezet op een breed scala aan woningen waarbij vastgestelde kaders het uitgangspunt vormen. Bij de uitwerking van het bouwplan worden de door indiener aangehaalde kaders zoals 'Een (t)huis voor ouderen', maar ook het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' en onze Woonvisie meegenomen.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 16

1. Indiener is heel erg tevreden met het vele groen en de inrichting van de Graadt van Roggenweg.

Reactie

We zijn blij om te horen dat het vele groen en de inrichting van de Graadt van Roggenweg als positief wordt ervaren.

2. Indiener maakt bezwaar tegen het omdraaien van de rijrichting voor de auto's op de Leidseweg. Fietzers rijden hier hard. Als automobilist moet je tegen het verkeer in en uitparkeren. Met de snelle fietsers geeft dat gevaarlijke situaties. Door het omdraaien van de rijrichting staan alle auto's richting Leidseweg en Damstraat op de Graadt van Roggenweg voor het stoplicht. Dit geeft opstoppen.

Reactie

Zie de beantwoording van zienswijze 12, punt 2.

In het ontwerp van de kruising van de Graadt van Roggenweg met de (Verlengde) Damstraat is rekening gehouden met deze verkeersstroom en is de capaciteit van de kruising hierop afgestemd. Zo is ten opzichte van het Functioneel Ontwerp de linksaf voorsorteerstrook de (Verlengde) Damstraat langer gemaakt, zodat er meer voertuigen zich op kunnen stellen en niet meer op de rechtdoorgaande strook staan.

3. Indiener vindt het prima dat de huizen in het verlengde van de Leidseweg qua hoogte passen bij de Leidseweg en niet hoger zijn dan 45 meter.

Reactie

Eerder is op basis van inspraak hierover bij de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein de hoogte aangepast. We zijn blij om te horen dat de hoogte als passend wordt ervaren.

4. Indiener hoopt dat het een ongelijkvloerse kruising voor fietsers ter hoogte van de Kanonstraatbrug wordt. Dat is echt een vooruitgang voor de fietsers.

Reactie

De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein in 2021 gekozen voor een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers bij de Kanonstraat. Deze wordt verder uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp. In het bestemmingsplan is een zogenaamde bouwaanduiding opgenomen voor een 'onderdoorgang'. Hiermee maken we mogelijk dat er een ongelijkvloerse kruising kan komen.

5. Het fietsverkeer van de Leidseweg en de Graadt van Roggenweg komt samen in de Van Sijpesteijntunnel. Belangrijk is dat het fietspad zo groot mogelijk wordt. Indiener is daarom geen voorstander van het verbreden van water in de tunnel.

Reactie

Voor de beantwoording zie zienswijze 12, punt 4.

6. Indiener is verteld dat de bewoners van de nieuwe huizen aan de Leidseweg geen parkeervergunning krijgen om te parkeren op de Leidseweg. Hierover wenst indiener graag een schriftelijke bevestiging.

Reactie

Het klopt dat bewoners van de nieuw te realiseren woningen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning voor parkeren op straat. Dit is conform de Parkeervisie 2021, zoals deze is vastgesteld door de gemeenteraad op 25 november 2021. Ten aanzien van het bestemmingsplan regelen we geen parkeervergunningen.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven deels aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De nadere uitwerking van het ontwerp voor de Van Sijpesteijntunnel heeft samen met punt 5 van deze zienswijze geleid tot een aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 4.2.1.

Zienswijze 17

1. Indiener en gemeente zijn met elkaar in overleg over de mogelijke herontwikkeling en uitbreiding. Op dit moment staat niet vast in welke vorm. Het ontwerpbestemmingsplan is zeer specifiek van opzet. Hoe verhoudt zich die opzet in verhouding tot de plannen die niet definitief zijn. Zeker nu ook de marktomstandigheden zeer grillig zijn gebleken. Indiener verzoekt om een meer flexibele regeling te overwegen. Indiener vraagt zich verder af in hoeverre de in de planregels opgenomen maximummetrages voor horecavestigingen en het maximum aantal hotelkamers als vaststaande uitgangspunten in het bestemmingsplan moeten staan. Indiener gaat ervan uit dat de opgenomen maximummetrages niet zonder meer toereikend zullen zijn om de business-case voor de uitbreiding rond te krijgen. Indiener stelt voor om het maximumaantal hotelkamers niet op te nemen en voor alle metrages via flexibiliteitsmogelijkheden meer ruimte in het plan op te nemen.

Reactie

Met indiener is eerder afgestemd hoe de mogelijke herontwikkeling en uitbreiding van het NH Hotel vorm kan krijgen. Dit is vastgelegd en gezamenlijk ondertekend in een intentiebrief. Tevens is dit verder uitgewerkt en toegelicht in het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein. De raad stelde dat vast op 25 maart 2021. In het bestemmingsplan zijn deze vastgestelde uitgangspunten planologisch uitgewerkt. Hierbij hebben we dit gemotiveerd vanuit beleid en onderzoek. Daarbij hebben we ook gekeken naar maximum aantallen hotelkamers, maximum hoogten en oppervlakten.

Hotel

Een meer flexibele regeling ten aanzien van het aantal hotelkamers is niet mogelijk op grond van het vigerende hotelbeleid. De maximummetrages voor horeca en hotelkamers baseren we op ons beleid. Voor de hotelkamers is het zo dat het bestaand aantal kamers van 276 als uitgangspunt is genomen. Op grond van het geldend hotelbeleid mogen initiatieven met maximaal 20% van de bestaande hotelkamers uitgebreid worden. In dit geval komt dat uit op 55,2. Dit is naar boven afgerond en met 276 plus 60 kamers komt het op het maximum van 336 hotelkamers uit. In paragraaf 2.3.2.2.10 van de toelichting van het bestemmingsplan is dit verder gemotiveerd.

Horeca en terras

Het terras ligt in de binnentuin van het Hotelblok. De binnentuin krijgt een groene uitstraling. Minimaal 60% van de binnentuin wordt groen ingericht met levend groen (gras, beplanting en bomen), zoals vastgelegd in het Programma van Eisen Lombokplein. De binnentuin wordt overdag toegankelijk voor hotelgasten, gebruikers van het bouwblok en bezoekers. De binnentuin wordt door verschillende uiteenlopende doelgroepen gebruikt. De uitdaging is om de groenambitie en het uiteenlopende gebruik van de binnentuin op een evenwichtige manier samen te brengen. Om bovenstaande redenen (diverse gebruikers, groenambitie) vormt het terras een ondergeschikt onderdeel van de binnentuin. Door het terras een beperkte oppervlakte te geven en aan de gevel te concentreren blijft er voldoende ruimte over voor groen en wordt het te verharde oppervlakte beperkt. Doordat het terras een ondergeschikt onderdeel van de binnentuin vormt kan de binnentuin (zonder eerst een consumptie te hoeven kopen) ook door andere doelgroepen vrijelijk gebruikt worden. Hiermee blijft het een ideale plek om elkaar – op het terras of in het groen – te ontmoeten. De horeca kan volledig in de aanduiding ‘specifieke vorm van horeca – horecaterras’ benut worden. Dit is 100m² groot. We begrijpen de wens voor flexibiliteit. Om te kunnen voldoen aan bovenstaande redenen voor de groene uitstraling en voor horeca, vergroten we de aanduiding voor het terras naar maximaal 150m².

2. De planregel van artikel 6 maakt niet duidelijk of het maximale aantal kamers uitsluitend als een uitbreiding is toegestaan, of op dit punt twee (of meer) hotels mogelijk maakt met in totaal maximaal 336 hotelkamers. De planregeling kan hier duidelijker worden.

Reactie

In paragraaf 7.7. van de toelichting van het bestemmingsplan staat onder ‘Artikel 6 Horeca’ dat het aantal kamers is opgebouwd uit het bestaande aantal, plus het nieuwe aantal. Dit gaven we ook aan bij voorgaand punt. Het betreft daarmee één hotel met maximaal 336 hotelkamers (bestaand plus nieuw). In de regels voor de bestemming Horeca is niet expliciet aangegeven dat het om één hotel moet gaan. Dit voegen we toe aan artikel 6.1 voor Horeca.

3. Het opgenomen maximummetrage voor congres- en vergaderfaciliteiten van 1500m² bvo is gelijk aan het bestaande in het geldend bestemmingsplan. De Beleidsnota hotels Utrecht 2010–2020 spreekt de ambitie uit om de congres- en vergadermarkt en de sectoren van toerisme en recreatie in het plangebied verder te bevorderen. Indiener vraagt zich af of die ambitie niet zijn weerslag moet vinden in de beoogde planregeling.

Reactie

In Lombokplein voegen we diverse functies toe. In het Hotelblok zit naast een bestemming Horeca ook een bestemming Gemengd. In de bestemming Horeca is ruimte voor maximaal 1.500m² voor

congres- en vergaderfaciliteiten en binnen de bestemming Gemengd komen er onder meer kleinschalige kantoorruimten en congres- en vergaderfaciliteiten met een totaal maximum van 2.970m². Hiermee spelen we ook in op de ambitie voor de bevordering van de congres- en vergadermarkt.

We begrijpen de ambitie van de indiener om in te kunnen spelen op ontwikkelingen vanuit de markt. De uitbreiding van het hotel is qua oppervlakte en hoogte gemaximeerd en een toename van de congres- en vergaderfaciliteiten betekent een verschuiving van functies binnen de maximale massa. In het hotelbeleid dat de indiener aanhaalt, staat dat er een groei plaatsvindt in deze branche. Vanuit het hotelbeleid is er geen belemmering voor meer flexibiliteit voor congres- en vergaderfaciliteiten. Om dit een impuls te kunnen geven, vergroten we de congres- en vergaderfaciliteiten van 1.500m² naar 2.500m².

4. Een deel van de expeditie krijgt in het nieuwe bestemmingsplan de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied. Op dit deel ligt in het geldend bestemmingsplan de bestemming Horeca. Voor indiener is onduidelijk wat de achterliggende reden is voor het verwijderen en het herbestemmen van dit stuk grond. Voor indiener is het van belang dat in de nieuwe situatie geen discussie kan ontstaan over de mogelijkheden om het hotel te duurzaam kunnen blijven exploiteren.

Reactie

Het herbestemmen van dit stukje grond is conform de gezamenlijk overeengekomen uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebouw. Indien de herontwikkeling vanuit de indiener niet gaat plaatsvinden is expeditie ook mogelijk in de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied.

5. In hoeverre is de uitvoerbaarheid van het vast te stellen bestemmingsplan gegarandeerd indien de beoogde uitbreiding geen doorgang zou vinden?

Reactie

Het nieuwe bestemmingsplan staat een uitbreiding van het NH Hotel toe. Dat bijvoorbeeld een business-case voor de uitbreiding van het hotel nog niet helemaal rond is, wil niet zeggen dat het bestemmingsplan daarom financieel- economisch of anderszins niet uitvoerbaar is. Ten behoeve van de realisatie van de openbare ruimte dienen aanpassingen aan de begane grond van het NH Hotel plaats te vinden. In overleg gaan we afspraken maken over welke maatregelen/aanpassingen minimaal nodig zijn aan het bestaande gebouw om deze aan te laten sluiten op de toekomstige openbare ruimte, indien de uitbreiding van het hotel en herindeling van de begane grond niet worden gerealiseerd.

De onderlinge overleggen tussen de indiener (danwel de nieuwe eigenaar) en gemeente worden voorgezet, waarbij ook afspraken gemaakt worden over het moment waarop een definitieve keuze gemaakt moet worden of de uitbreiding van het hotel wel of geen doorgang vindt. Indien de uitbreiding niet wordt gerealiseerd worden minimale aanpassingen uitgevoerd.

6. De bestaande buitengevel van het hotel is na sloop van de voormalige parkeergarage, met wederzijds goedvinden hersteld. De gevel staat daarbij in beperkte mate over de perceelsgrenzen. De vraag is of deze beperkte afwijking op de juiste wijze in het nieuwe bestemmingsplan is opgenomen.

Reactie

De bestaande buitengevel zit aan de zuidkant van het NH Hotel. De grens van de bestemming Horeca is dezelfde grens als van het, momenteel nog, geldend bestemmingsplan 'Actualisering stationsomgeving' uit 2014. Om de bestaande buitengevel juist op te nemen, nemen we een aanduiding op voor de bestaande buitengevel in de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied.

7. Voor zowel de ontsluitingsweg als het maximummetrage voor terrassen van 165m² bvo in de bestemming Groen is de opmerking hoe de verhouding is tussen het detailniveau van de

planregeling en de huidige status van de plannen. Een nadere afweging is op deze punten noodzakelijk.

Reactie

Zie voor de beantwoording voor de ontsluitingsweg zienswijze 5, punt 1.

Ten aanzien van het detailniveau is het zo dat voor de ontsluitingsweg deze is opgenomen om zowel een gelijkvloerse als ongelijkvloerse kruising mogelijk te maken. Op die manier kunnen we inspelen op de vergunningverlening met betrekking tot de toekomstige kruising van de HOV-baan.

Voor terrassen en horeca is een maximummetrage opgenomen om enerzijds te waarborgen dat er voldoende groen en openbare ruimte komt en anderzijds om te waarborgen dat geluid geen belemmering geeft voor de toekomstige woningen.

8. Het bestemmingsplan biedt geen ruimte aan het realiseren van een ondergrondse parkeervoorziening onder de uitbreiding. Indiener is niet overtuigd van de gekozen parkeervoorziening in de parkeergarage aan de Croeselaan. Waarom is er gekozen om af te zien van een parkeergelegenheid onder het hotel of de uitbreiding danwel voor het hotel op een bereikbare locatie en logisch aan te rijden in de directe nabijheid?

Reactie

Conform het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein is rekening gehouden met een parkeervoorziening onder het westelijk deel van het Hotelblok of onder het oostelijk deel van het Leidseblok op basis van een wijzigingsbevoegdheid. Het realiseren van een parkeergarage mag alleen indien wordt aangetoond dat in de omgeving niet voldoende parkeercapaciteit is in de bestaande parkeergarages. De keuze voor de locatie heeft te maken met de aanrijdroute van de auto's vanaf de Verlengde Damstraat. Tevens is de locatie van de eventuele parkeervoorziening zo gekozen dat de groene binnentuinen niet geheel onderbouwd kunnen worden, om ook het inpassen van bomen in volle grond mogelijk te maken.

9. Indiener geeft aan dat de exploitatie zeer ernstig belemmerd zal worden tijdens de uitvoering van alle werkzaamheden die nodig zijn voor de herontwikkeling. De oproep is om afspraken te maken over het zoveel mogelijk voorkomen van de negatieve gevolgen van de bouwwerkzaamheden voor de bereikbaarheid en hinder voor het hotel.

Reactie

De bouwwerkzaamheden betreffen uitvoeringsaspecten die geen rol spelen bij het bestemmingsplan. In het hele Stationsgebied en ook elders in de stad worden bouwwerkzaamheden uitgevoerd. Dit behoort tot de normale maatschappelijke ontwikkeling van de stad. De wetgever verplicht bouwers om bij de voorbereiding van de bouw onderzoek te doen naar eventuele hinder die de bouw veroorzaakt. In hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit staan regels over bouw- en sloopwerkzaamheden. Daar staat dat bepaalde maatregelen zoals veiligheid, geluid, trilling of stof op aanwijzing van het bevoegd gezag in een veiligheidsplan vastgelegd moeten worden. Gemeente Utrecht heeft het hoe en wat over een zogenoemd bouwveiligheidsplan in onderstaande link uiteengezet: <https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/toolbox-bouwhinder/> Een bouwveiligheidsplan is een instrument om alle betrokken partijen bij de ontwikkeling van een bouwplan of herinrichtingsproject vroegtijdig te informeren, mee te laten denken en te adviseren. Het bouwveiligheidsplan zorgt ervoor dat de overlast voor omwonenden en bedrijven zoveel mogelijk beperkt blijft en dat bestemmingen tijdens de bouw bereikbaar blijven en/of andere afspraken hierover zijn gemaakt. De bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie vormen de afkorting 'BLVC' en vatten het bouwveiligheidsplan goed samen. Op onze website is ook te lezen wanneer een bouwveiligheidsplan nodig is. Het definitieve bouwveiligheidsplan moet ingediend worden bij de aanvraag omgevingsvergunning.

Vanzelfsprekend maken wij voorafgaand aan de werkzaamheden voor de herstructurering van de openbare ruimte goede BLVC-afspraken met de verschillende stakeholders in het gebied.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven deels aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de punten 1, 2 en 3 passen we de regels dan wel verbeelding aan. Voor het overige geven de gronden van de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 18

1. De kruising met de HOV baan ten noordwesten van het Park Plaza hotel is door de safetyboard op 8 maart 2022 aangemerkt als een aanmerkelijke wijziging en daarmee is het vergunningplichtig. De safetyboard lijkt de gelijkvloerse overgang vanuit veiligheidsoverwegingen niet aanvaardbaar te vinden. Indien er acht het, mede vanuit de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, logisch en verstandig te vinden om deze vergunningprocedure voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan af te ronden. Het is reëel te veronderstellen dat indien er de vergunning om veiligheidsredenen niet kan afgeven. Hierdoor kan de gelijkvloerse variant niet in gebruik worden genomen.

Reactie

Op dit moment loopt het vergunningstraject voor de aanleg van de gelijkvloerse kruising (indienststellingsvergunning). De Safety Board geeft in het kader van de vergunningprocedure een advies. De Inspectie Leefomgeving en Transport dient een verklaring af te geven ten behoeve van de vergunningverlening. We zien dat als een apart traject. We blijven graag in gesprek met u in dit vergunningstraject.

In het bestemmingsplan maken we zowel de gelijkvloerse als ongelijkvloerse aansluiting planologisch mogelijk. Dit is verwerkt in de bestemmingen Verkeer en Groen. Beide aansluitingen zijn gemotiveerd in het bestemmingsplan en vanuit ruimtelijk oogpunt haalbaar. Om deze reden zijn wij van mening niet te hoeven wachten op de vergunningprocedure, met besluitvorming over dit bestemmingsplan,

2. Voor de kruising met de HOV baan is een alternatieve mogelijkheid uitgewerkt. De verkeerskundige gevolgen van deze ontsluitingsweg zijn niet in modellen doorgerekend. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat deze doorrekeningen momenteel plaatsvinden. Omdat de varianten mogelijk leiden tot wijzigingen in de doorstroming van het autoverkeer en daarmee ook op de OV doorstroming in het gehele plangebied, vraagt indien er om de uitkomsten eerst met hen (bestuurlijk) te overleggen, voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Reactie

In het bestemmingsplan Lombokplein zijn twee alternatieve ontsluitingsroutes beschreven. In beide varianten wordt de ontsluitingsroute vanaf de parkeerplaats van het Park Plaza Hotel onder het HOV-viaduct doorgeleid. De ene variant buigt direct daarna af en gaat, parallel aan het HOV-viaduct, richting de kruising Nieuwe Hagelstraat. De andere ontsluiting loopt dwars door het park en sluit rechtstreeks aan op de stadsstraat Lombokplein. Hieronder worden voor beide varianten de verkeerskundige effecten beschreven. De resultaten zijn ambtelijk gedeeld.

Intensiteiten

Er is sprake van geringe intensiteiten voor Park Plaza Hotel en de toekomstige woningen op het Smakkelaarsveld, zowel op etmaalniveau als tijdens spitsperiodes. Het gaat hier om ca. 200 a 250 ritten per etmaal (totaal heen en terug) en dus maximaal 25 ritten tijdens het drukste spitsuur.

Aansluiting op Nieuwe Hagelstraat

Gemotoriseerd en langzaam verkeer sluiten met een flinke omweg nog steeds aan op de kruising Nieuwe Hagelstraat-HOV baan. Er zal nog goed moeten worden bekeken hoe fietsers en voetgangers veilig van/naar fietspad en trottoir Leidseveertunnel moeten worden geleid. Autoverkeer sluit, net als in de gelijkvloerse variant, via de Nieuwe Hagelstraat aan op de

stadsstraat en het kruispunt met de Vleutenseweg. Bussen vanaf de Nieuwe Hagelstraat, richting UCC en UCJ, maken bij de kruising met de HOV-baan gebruik van dezelfde voorsorteerstrook. De strook die in de gelijkvloerse variant bestemd is voor rechtsafslaande bussen richting UCJ wordt in deze variant gebruikt door gemotoriseerd verkeer richting Park Plaza Hotel en Smakkelaarspark. Uitgaand gemotoriseerd verkeer rijdt op de Nieuwe Hagelstraat, net als in de gelijkvloerse variant, samen met bussen richting kruising Vleutenseweg. Het effect van deze variant op de doorstroming Lombokplein is hiermee vergelijkbaar met de gelijkvloerse variant.

Aansluiting rechtstreeks op stadsstraat

In deze variant rijdt gemotoriseerd en langzaam verkeer via dezelfde rijstrook vanaf parkeerplaats Park Plaza Hotel richting de stadsstraat. Alleen buigt de weg na het HOV-viaduct niet af maar leidt dwars door het nieuwe park naar de stadsstraat. Langzaam verkeer kan via het fietspad en trottoir aan de parkzijde haar weg vervolgen. Om gemotoriseerd verkeer in alle richtingen (in- en uitgaand) veilig af te wikkelen is een VRI nodig. Hiermee wordt de verkeerssituatie op de stadsstraat erg complex. Door de korte afstand tussen de kruispunten is een zekere coördinatie (lees: groene golf) voor autoverkeer noodzakelijk. Anders worden nabijgelegen kruispunten, waar (ook) veel fietsers en voetgangers oversteken, regelmatig geblokkeerd door auto's die moeten wachten voor een rood verkeerslicht. Gelet op de verwachte intensiteit van auto- en fietsverkeer zal deze inrichting ook leiden tot lange wachttijden. Hierdoor ontstaan in deze variant, anders dan in de gelijkvloerse variant, lange wachtrijen met auto's en fietsers die, met name tijdens de spits, niet meer kunnen worden verwerkt.

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

3. De OV doorstroming op de Graadt van Roggenweg is een provinciaal belang. De hieruit voortvloeiende kosten komen ten laste van de provincie als OV consessiehouder. Omdat de Graadt van Roggenweg een belangrijke toegangsroute voor het OV naar het Centraal Station is, kunnen de gevolgen op doorstroming en exploitatie aanzienlijk zijn. Beide belangen zijn volgens indiener onvoldoende in het bestemmingsplan meegewogen. Daarnaast staat in de Interim Omgevingsverordening in artikel 4.2 een instructieregel opgenomen over het behoud van het provinciale OV-netwerk. In de instructieregel staat dat bestemmingen en regels de instandhouding en uitbreiding van het provinciaal OV-netwerk niet belemmeren. Het bestemmingsplan is in strijd met deze instructieregel. Door een versmalling van de Graadt van Roggenweg ontstaat een vertraging in de OV doorstroming. In het bestemmingsplan staat niet dat is aangetoond dat de bus op eenzelfde niveau als nu kan doorstromen.

Reactie

In het kader van het opstellen van het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte hebben we onderzoek gedaan naar de doorstroming van het verkeer, inclusief dat van het openbaar vervoer. Doorstroming van het openbaar vervoer is zeker een belangrijke voorwaarde.

Analyses doorstroming

De Graadt van Roggenweg en het Westplein worden getransformeerd naar een stadsstraat. Een prettige, goed oversteekbare straat van 2x1 rijstrook met een snelheidsregime van 30 km/u, die daarnaast ook de bereikbaarheid van de binnenstad borgt. Uitgangspunt is dat door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement (en in combinatie met andere verkeersmaatregelen in NoordWest) op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal wordt bereikt.

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is doorgerekend op de doorstroming van auto's en openbaar vervoer. Hierbij is gebruik gemaakt van een VISSIM-simulatie (zoals bij het opstellen van het Functioneel Ontwerp (FO)).

De VISSIM-simulatie is ook gebruikt om te beoordelen hoe de doorstroming van het openbaar vervoer is. Hierbij zijn de reistijden van de bus afgezet tegen de referentiesituatie. Als bron voor de referentiesituatie is gebruik gemaakt van NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer). Deze databank presenteert de daadwerkelijk gereden reistijden van buslijnen. Bij de analyse van de resultaten is een vergelijking gemaakt tussen de referentiesituatie en het ontwerp bij 15.000 mvt/etm op het Lombokplein. Er is ook een gevoeligheidsanalyse gedaan met 17.000 mvt/etm op het Lombokplein.

De volgende routes, die overeenkomen met de routes van buslijnen, zijn beoordeeld en afgezet tegen de referentiesituatie:

- 24 Oktoberplein – Utrecht CS (Jaarbeurszijde);
- Vleutenseweg (Hasebroekstraat) – Leidseveertunnel.

Resultaten reistijden bus in minuten en seconden

	referentie		VO	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
Richting CS				
24 Oktoberplein- UCS	05:07	05:07	+ 00:13	+ 00:34
Hasebroekstraat - Leidsveertunnel	01:42		- 00:00	
Vanaf CS				
UCS- 24 Oktoberplein	05:42	05:42	- 00:36	- 00:20
Leidsveertunnel- Hasebroekstraat	01:21		+ 00:12	

NB; van de avondspits op de route via de Vleutenseweg zijn nog geen gevalideerde data beschikbaar

Op de route via de Graadt van Roggenweg doen de bussen er in het ontwerp met 15.000 mvt/etm. in totaal 13 seconden langer over dan in de referentiesituatie. De stad uit neemt de reistijd van de bussen met 36 seconden af. Dit komt vooral dat de bus in het nieuwe ontwerp via de gecombineerde tram/busbaan het Jaarbeursplein passeert, richting de Graadt van Roggenweg. In de huidige situatie moeten bussen relatief lang wachten vanaf de route langs de tramhalte Jaarbeursplein bij het complexe kruispunt met het Westplein.

Tijdens de avondspits neemt de reistijd van de bus de stad in met 34 seconden toe, de tijdswinst in de avondspits de stad uit is minder dan tijdens de ochtendspits.

De route via de Vleutenseweg richting Utrecht CS (Leidseveertunnel) geeft het volgende beeld. In de ochtendspits blijft de reistijd de stad in gelijk voor de buslijnen op deze route. Dit is ook het effect van een eenvoudiger kruispunt in het ontwerp in vergelijking met de huidige situatie en het opheffen van halte Moskeplein. Voor de stad uit neemt de reistijd iets toe.

Gevoeligheidsanalyse 17.000 mvt/etm

In de gevoeligheidsanalyse met meer autoverkeer neemt de reistijd op de route via de Graadt van Roggenweg de stad in 24 seconden toe. Tijdens de avondspits neemt de reistijd bijna met 1,5 minuut ten opzichte van de referentie toe. De stad uit neemt de reistijdswinst in de ochtend- en avondspits iets af.

Vergelijking met de resultaten uit het Functioneel Ontwerp

Ten opzichte van de uitkomsten van de simulatie voor het Functioneel Ontwerp (FO) zijn de resultaten voor openbaar vervoer duidelijk positiever. Dit is met name het resultaat van optimalisaties in het ontwerp. Bij de Koningsbergerstraat is een opstelstrook voor autoverkeer omgezet in een busstrook en de linksafstrook op de Graadt van Roggenweg naar de (Verlengde) Damstraat is verlengd. Hierdoor is de doorstroming voor bussen in het VO verbeterd ten opzichte van het FO.

Opgave 15.000 mvt/etm Lombokplein

Uitgangspunt van het project is dat 15.000 mvt/etm de maximale intensiteit is die we op het Lombokplein accepteren op een gemiddelde werkdag. De gevoeligheidsanalyse laat zien dat met meer autoverkeer dan 15.000 mvt/etm de reistijden van de bussen toe kunnen nemen.

In het Mobiliteitsplan 2040 zijn verschillende maatregelen opgenomen die leiden tot een reducering van de auto intensiteiten op het Lombokplein.

Een aantal maatregelen zijn reeds in planontwikkeling c.q uitvoering. Deze maatregelen leiden tot een intensiteit van 15.000 mvt/etm:

- *Knip Catharijnesingel*
- *Afslagverbod Kaatstraat*
- *30 km/u op de Amsterdamsestraatweg*
- *Project Lombokplein: herinrichting tot een 30 km/u stadsstraat inclusief dynamisch verkeersmanagement. Het doel van DVM is om de afstelling van verkeerslichten op de route dynamisch en actueel aan te passen ten behoeve van een beheersbare afwikkeling van het autoverkeer, betrouwbare reistijden voor het openbaar vervoer en een goede oversteekbaarheid van de route voor langzaam verkeer.*

Daarnaast zijn in het Mobiliteitsplan 2040 ook maatregelen en ambities opgenomen die zullen bijdragen aan het verminderen van de auto intensiteiten op het Lombokplein, onder andere door maatregelen te treffen om het bestemmingsverkeer te reduceren. Voor dit pakket aan maatregelen moet de planontwikkeling (deels) nog worden opgestart:

- *Verminderen van het aantal parkeerplaatsen in het Centrum, gebouwd en op straat. Over de Springweggarage is reeds besloten dat deze op termijn wordt gesloopt.*
- *Verminderen van het aantal parkeerplaatsen binnen de singels i.c.m. stimuleren parkeren op afstand (stadsrand of in de regio). De planvorming voor de realisatie van de HUBXL voor 2.000 parkeerplaatsen op Papendorp is inmiddels gestart.*
- *Uitbreiden fietsparkeren in het Centrum.*
- *Schaalsprong Openbaar vervoer (Samen OV Versnellen).*
- *Stimuleren deelmobiliteit en anders reizen (niet reizen, met duurzame vervoermiddelen).*
- *Aanleg nieuwe fietsroutes, zoals Om de Noord, Dam tot Domroute en de Nic. Beetstunnel.*

De realisatie van het project Lombokplein zal in 2024 op z'n vroegst starten en de werkzaamheden zullen een geruime tijd in beslag nemen. De realisatiefase en de periode na oplevering zijn de momenten om regelmatig de intensiteiten te monitoren. Ook weten we dan concreter wat de effecten zijn van maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 en het collegeprogramma voor het Lombokplein. Zodat we indien nodig kunnen bijsturen en eventuele aanvullende maatregelen kunnen treffen om minimaal tot 15.000 mvt/etm te komen.

Conclusies en vervolg

In het VO hebben we optimalisaties doorgevoerd ten gunste van de doorstroming van de bus, zoals het omzetten van een voorsorteervak voor autoverkeer naar een busstrook bij de kruising met de Koningsbergerstraat. Ook het verlengen van de linksafstrook op de Graadt van Roggenweg naar de Verlengde Damstraat komt ten goede aan de doorstroming voor het busverkeer. We concluderen dat met de doorgevoerde optimalisaties in het ontwerp de doorstroming van de buslijnen op de Graadt van Roggenweg en Vleutenseweg voldoende gewaarborgd blijven in het VO Lombokplein. We zien dan ook geen aanleiding om extra busvoorzieningen aan te leggen, zoals een busbaan langs de Graadt van Roggenweg.

De resultaten van de analyses van de doorstroming worden verwerkt in de ontwerptoelichting van het VO en in het Bestemmingsplan. Uiteraard blijven we gedurende de verdere planontwikkeling hierover in gesprek met de provincie. Ook blijven we in de komende jaren de intensiteiten monitoren in het kader van de realisatie van het Mobiliteitsplan 2040.

Naar aanleiding van afstemming tussen u en gemeente is gebleken dat de hoogte van de verliesposten, zoals opgenomen in de zienswijze, niet correct is. Indiener heeft aangepaste informatie aangeleverd. Gezien de resultaten van de doorstroomstudie (zie hierboven) is verrekening van verliesposten niet meer aan de orde.

4. Indiener gaat graag, voordat een besluit wordt genomen over de vaststelling, met het college van B&W in overleg om alsnog op de eerder genoemde onderwerpen tot overeenstemming te komen.

Reactie

Op 22 augustus 2022 en 28 september 2022 is er een overleg op bestuurlijk niveau tussen gemeente en indiener geweest. Tijdens deze overleggen zijn de inhoudelijke resultaten van de OV-doorstroming gedeeld en procesafspraken gemaakt m.b.t. monitoring van de verkeersintensiteiten en m.b.t. de HOV-baan oversteek.

Conclusie

De gronden van de zienswijze geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. We hebben wel de resultaten van de doorstroom studie toegevoegd aan het bestemmingsplan en de verkeerskundige analyse voor de ongelijkvloerse kruising aangevuld. Zie hiervoor in de toelichting paragraaf 2.2.3 en 4.2.1.

Zienswijze 19

1. De expeditie van het NH Hotel krijgt de nieuwe bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' in plaats van de huidige bestemming 'Horeca'. De nieuwe bestemming mag geen gevolgen hebben voor de huidige exploitatie en toegankelijkheid van het hotel. De plannen dienen op zo'n manier aangepast te worden dat zowel de huidige expeditie als de ingang op dezelfde locatie kunnen blijven.

Reactie

Zie voor de beantwoording zienswijze 17, punt 4.

2. De werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor de herontwikkeling zullen mogelijk (tijdelijke) ernstige belemmeringen en overlast voor het hotel en haar gasten meebrengen. Indiener verzoekt om gezamenlijk in overleg te treden om de belemmeringen en overlast zoveel mogelijk te beperken.

Reactie

Zie voor de beantwoording zienswijze 17, punt 9.

3. Het bestemmingsplan biedt geen ruimte om een ondergrondse parkeervoorziening te realiseren op gronden van de uitbreiding. Indiener is niet overtuigd van de gekozen parkeeroplossing in de parkeergarage aan de Croeselaan. Indiener vraagt zich af waarom er geen mogelijkheid is voor een parkeervoorziening onder het hotel en waarom er geen parkeervoorzieningen worden voorzien voor het hotel op een bereikbare locatie en logisch aan te rijden locatie in de directe nabijheid van het hotel.

Reactie

Zie voor de beantwoording zienswijze 17, punt 8.

4. Indiener vraagt zich af hoe de specifieke opzet van het bestemmingsplan zich verhoudt tot de plannen voor de uitbreiding die in dit stadium nog niet definitief zijn. De marktomstandigheden zijn zeer grillig. Indiener meent dat er een meer flexibelere regeling overwogen moet worden. Indiener gaat in op de maximummetrages voor horecavestigingen en maximum aantal hotelkamers. Indiener stelt voor om geen maximum aantal hotelkamers op te nemen en de congres- en vergaderfaciliteiten uit te breiden.

Reactie

Zie voor de beantwoording zienswijze 17, punt 1, 2 en 3.

Conclusie

Punt 4 van deze zienswijze geeft aanleiding om een aanpassing te doen in de regels voor de bestemming Horeca. Voor het overige geven de gronden van de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.