



Gemeente Utrecht

Ontwikkelvisie Lombokplein en omgeving

Definitief, 22 juni 2011



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2 gebiedsbeschrijving	5
3 uitgangspunten	6
3.1 Ruimtelijke kwaliteit	6
3.1.1 Verbinden	6
3.1.2 Herstellen.....	7
3.1.3 Betekenis geven	7
3.1.3 Leefbaarheid	8
3.2 Verkeer	9
3.2.1 Autoverkeer	9
3.2.2 Fietsers en voetgangers	10
3.2.3 Openbaar vervoer.....	11
3.3 Financiën.....	11
3.4 Planning	11
3.5 Uitgangspunten overige raakvlakken.....	12
3.5.1 Contractuele verplichtingen	12
3.5.2 NH Hotel/van Sijpesteijnkwartier:.....	12
3.5.3 OV-terminal.....	12
3.5.4 ING (Sijpesteijn/Leeuwensteijn-gebouw)	12
3.5.5 NS Poort (westflank Noord)	12
3.5.6 Park Plaza	13
3.5.7 Mitros	13
3.6 Samenvatting uitgangspunten	13
4 Beschrijving modellen	14
4.2 Model 1: tunnel.....	16
4.3 Model 2: maaiveld	17
4.4 Model 3: combinatie tunnel-maaiveld	18
4.5 Impact op omliggende bebouwing	19
5. Reflectie modellen	20
5.1 Alle modellen	20
5.2 Model 1: Tunnel	20
5.3 Model 2: Maaiveld	22
5.4 Model 3: combinatie tunnel-maaiveld	23
6 Vervolgtraject	25
6.1 Fasering	25
6.2 Proces	26
Bijlagen	29

1. INLEIDING

Op basis van het projectplan ontwikkelvisie Lombokplein en Westpleintunnel, zoals dat in september 2011 door het college van B&W is vastgesteld, is deze ontwikkelvisie uitgewerkt. De visie gaat over het gebied rondom het huidige Westplein.

Aanleiding voor ontwikkelvisie

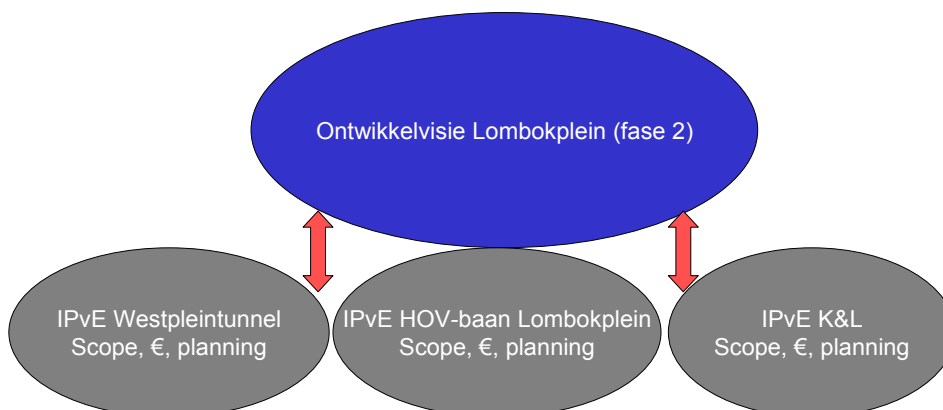
Eind 2009 is het Integraal Programma van Eisen (IPvE) Openbare Ruimte West vastgesteld. In dit IPvE worden hoofdzakelijk eisen voor het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn vastgelegd. Dat gebied behoort tot fase 1. Het IPvE heeft evenwel ook relaties met het gebied ten noorden daarvan dat onder fase 2 valt. Die samenhang blijkt vooral duidelijk bij de HOV-banen, de Westpleintunnel en de ondergrondse infrastructuur. Het noordelijk gebied valt officieel onder fase 2 dat in 2015 met de planontwikkeling start, mits voldoende dekkingsmiddelen gegenereerd zijn. Vanwege de onverbreekelijke relaties is besloten – alvorens met de ontwerpwerkzaamheden voor de hoofdinfrastructuur van Westplein en omgeving verder te gaan – voor het noordelijk gebied een ontwikkelvisie op te stellen.



Raadsleden, ontwikkelgroep Lombok Centraal en gemeente slaan piketpaaltjes gebied, 5 oktober 2010

Doel

Het doel van de ontwikkelvisie is om vanuit de bestaande kaders (bijvoorbeeld Masterplan Stationsgebied en het IPvE West) en opgegeven uitgangspunten (bijvoorbeeld wensen en eisen bewoners) te komen tot een meer concrete invulling van het gebied rondom het huidige Westplein. De ontwikkelvisie zal duidelijke piketpalen moeten zetten voor de verdere inrichting en ontwikkeling van dit gebied. Vanuit deze visie moeten uiteindelijk de kaders voor de hoofdinfrastructuur bepaald worden.



Doorlopen proces

Deze ontwikkelvisie is tot stand gekomen in co-productie met de ontwikkelgroep Lombok Centraal. Hiermee is een intensief samenwerkingsproces doorlopen. Gezamenlijk hebben we de diverse wensen en uitgangspunten van bewoners uit Lombok opgehaald (zie bijlage 2).

De wensen en eisen van de grotere private stakeholders zijn geïnventariseerd in individuele gesprekken met deze partijen, zoals Mitros en Park Plaza.

De uitgangspunten uit het masterplan Stationsgebied, herstellen, verbinden en betekenis geven, zijn hierbij leidend.



Inloopavond ULU Moskee, 5 oktober 2010

Vervolgens zijn verschillende inrichtingsmodellen ontwikkeld, waarbij diverse oplossingen voor het verkeer, tunnel en HOV-baan zijn behandeld. De modellen zijn beoordeeld op de geïnventariseerde uitgangspunten. Daaruit zijn uiteindelijk drie inrichtingsmodellen geselecteerd die min of meer voldoen aan de uitgangspunten uit het masterplan.

Status ontwikkelvisie

De ontwikkelvisie die nu voorligt heeft een informatieve status. In deze ontwikkelvisie wordt een eerste reflectie gegeven op de drie inrichtingsmodellen, de ontwikkelvisie geeft expliciet nog geen duidelijke voorkeur voor een van de drie gepresenteerde modellen.

Voordat een voorkeursbesluit genomen kan worden zal aanvullend onderzoek noodzakelijk zijn, inclusief verdere consultatie van de bevolking en de diverse private partijen.

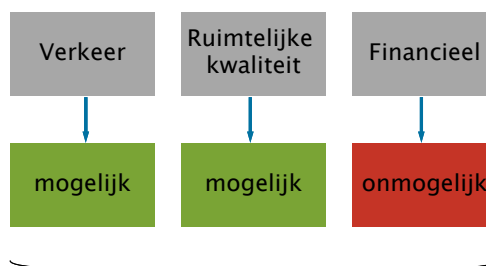
Belangrijkste conclusies ontwikkelvisie

Het hierboven beschreven proces heeft geleid tot een geconcretiseerde en gedeelde visie op het gebied. Uit het onderzoek naar de verschillende modellen zijn uiteindelijk drie inrichtingsmodellen naar voren gekomen: het tunnelmodel, het maaiveldmodel en een combinatiemodel. Het tunnel- en het combinatiemodel voldoen op hoofdlijnen aan de kaders van het Masterplan Stationsgebied.

Zoals in het projectplan is aangegeven, wijkt het maaiveldmodel (met stadstraat) af van het Masterplan Stationsgebied (de Westpleintunnel is een van de zeven kenmerken van visie A). Dit model is inmiddels vanwege diverse ontwikkelingen sinds het Masterplan (waaronder het actieplan luchtkwaliteit met daarbij de knip Paardenveld en de shared space Catharijnesingel) een optie geworden. Bij de consultatie zal blijken hoe de verhoudingen liggen.

De drie inrichtingsmodellen laten zien dat er een nauwe samenhang bestaat tussen de inrichting van het Lombokplein en omgeving inclusief bijbehorende infrastructuur oplossingen en het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn. Dit houdt in dat ontwikkelingen ten zuiden van de Leidsche Rijn directe gevolgen hebben op mogelijkheden en inrichting van het Lombokplein.

Geen enkel model blijkt haalbaar te zijn binnen de gegeven financiële kaders. In de GREX is rekening gehouden met een negatief nominaal saldo van € 8,5 mio per 1/1/2010 voor uitsluitend een korte 'leefbaarheidstunnel'. De komende drie à vier maanden worden gebruikt om nader onderzoek naar de drie modellen te doen; de verkeersmodellen worden doorgerekend en er wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd.



Conclusie: 3 modellen (tunnel, maaiveld en combinatie), maar wel buiten financiële kaders

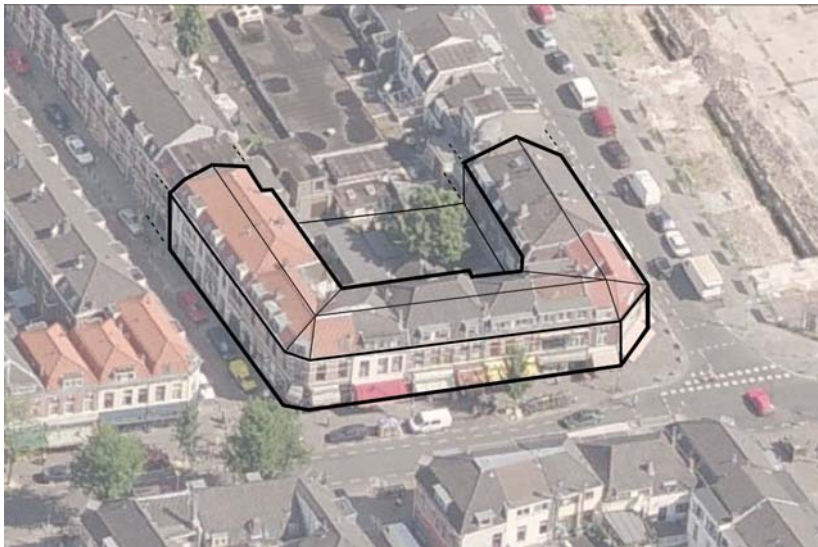
2 GEBIEDSBESCHRIJVING

De ontwikkelvisie beschrijft het gebied tussen Lombok en de sporen. In de huidige situatie is het verkeer hier dominant in het straatbeeld. De vele onbruikbare restruimtes en bermen maken dat de Hagelbuurt geïsoleerd raakt van de rest van Lombok. De openbare ruimte heeft weinig uitstraling. De Leidsche Rijn wordt gedeeltelijk overkluist. Hiermee wordt de historische verbinding van de Leidsche Rijn naar het Utrechtse centrum onderbroken.



Het huidige Westplein waarbij de Leidsche Rijn wordt onderbroken

De wijk Lombok is tijdens de industrialisatie aan het eind van de 19^e eeuw, begin 20^e eeuw aangelegd. Hier werden de arbeiders gevestigd welke zouden werken in de industrieën langs de Leidsche Rijn en nabij het spoor. Het Lomboks' bouwblok heeft veel kenmerken gemeen met soortgelijke eind-19^e eeuwse stedelijke ontwikkelingen in Amsterdam en Rotterdam. De huidige bebouwing in Lombok heeft dan ook een kenmerkende stijl.



Dit bouwblok aan de Kanaalstraat is een kenmerkend Lomboks bouwblok

De Kanaalstraat is het beeldmerk geworden van de wijk Lombok. Rond 1960 werden gastarbeiders uitgenodigd om in Nederland te werken. De woningen in Lombok waren niet duur waardoor veel van de Utrechtse gastarbeiders zich in Lombok vestigden. Veel Turkse en Marokkaanse ondernemers hebben in de Kanaalstraat een winkel geopend. De Kanaalstraat heeft zich hiermee langzaam ontwikkeld tot een multiculturele marktstraat.

3 UITGANGSPUNTEN

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied rondom het huidige Westplein. Op basis van deze uitgangspunten zijn de verkeersmodellen beoordeeld. Een samenvatting van deze criteria staat in paragraaf 3.6.

Daarnaast geldt bij de ontwikkeling van het gebied uiteraard het al vastgestelde beleid:

- Masterplan Stationsgebied (2003);
- Structuurplan Stationsgebied (2006);
- Integraal Programma van Eisen (en functioneel ontwerp) openbare ruimte Stationsgebied West, versie 2.0 (2009);
- Brief "planontwikkeling 2e fase Stationsgebied Westzijde / van Sijpesteijnkade";
- Collegebesluit gewijzigd tram- en bustracé d.d.inclusief bijlagen; (3 maart 2009);
- Collegebesluit bevaarbare Leidsche Rijn, IPvE/FO Smakkelaarsveld (15 december 2009);
- Hoogbouwvisie gemeente Utrecht (2005)

3.1 Ruimtelijke kwaliteit

Er zijn drie kernwaarden die ten grondslag liggen aan de planvorming in het Stationsgebied: 'verbinden', 'herstellen' en 'betekenis geven'. Deze kernwaarden vormen de basis voor alle ruimtelijke ingrepen die bepalend zijn voor de toekomst van het gebied. De kernwaarden zijn van groot belang in het bereiken van de in het Masterplan en Structuurplan genoemde doelen:

1. versterken van de centrumfunctie;
2. verhogen van leefbaarheid en veiligheid;
3. vergroten van toegankelijkheid en bereikbaarheid, en
4. versterken van de positie van Railport van Nederland.

In deze paragraaf vertalen wij deze kernwaarden en doelen naar voor dit deelgebied specifieke criteria.

3.1.1 Verbinden

Verbinden heeft in de eerste plaats betrekking op het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht. Het spoor en het verkeersplein Westplein vormen met name voor fietsers en voetgangers een enorme barrière tussen de oost- en de westzijde van de stad. De afstand tussen centrum en Lombok wordt daardoor als veel langer ervaren. Straten en routes moeten werkelijk verbinden, door wijken directer op elkaar aan te sluiten en door bebouwing en functies de routes te laten begeleiden.

Beslechten barrières voor langzaam verkeer

De nieuwe stedenbouwkundige configuratie dient in goede fiets- en voetgangersverbindingen te voorzien. Deze zijn dominant over het autoverkeer. De ervaren aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer dient passend te zijn op het niveau van een stadswijk. Dat betekent overzichtelijke en makkelijk oversteekbare kruispunten en wegen.

De goede aansluitingen hebben zowel betrekking op het oude stadscentrum, als op de ontwikkelingen ter hoogte van het Jaarbeursplein en op de omliggende wijken. De routes zijn veilig, overzichtelijk en zo gesitueerd dat ze helpen in een makkelijke oriëntatie in het gebied.

Zichtbaarheid

Voor de oriëntatie in het gebied zijn er op logische en markante locaties goede visuele relaties nodig. Deze volgen historische lijnen en/of worden door de nieuwe ontwikkelingen gecreëerd. Relaties dienen waar mogelijk ondersteund en begeleid te worden door bomen. De volgende zichtlijnen en visuele relaties zijn relevant:

- a) op stedelijk niveau:
 - de zichtlijn van de Vleutenseweg op de Dom in de binnenstad
 - de zichtlijn van het Jaarbeursplein op de nieuwe Moskee en vice versa

- b) op wijkniveau:
 - het zicht van de Leidsche Rijn naar de overzijde en vice versa (specifiek het nieuwe plein en de moskee)
 - het zicht van de Kanaalstraat op het spoor (Leidseveertunnel) en vice versa
- c) 'zicht op de wijk':
 - kwalitatieve aanzichten vanaf de toeleidende routes naar Lombok (representativiteit).
 - kwalitatieve aanzichten vanaf de overzijde van de Leidsche Rijn naar Lombok.

Onderlinge aansluiting bebouwing

De ontwikkelingen van Lombok dienen te worden ingepast in de stedelijke structuur, zoals beschreven in het Masterplan en het Structuurplan Stationsgebied. Hierin staan overgangen in schaal beschreven (S, M, L en XL). Voorts is er een referentiekader Openbare Ruimte waarin de samenhang in materialisering wordt beschreven. Tenslotte moet de structuur in Lombok een logisch geheel vormen met de bestaande en nieuwe omgeving.

3.1.2 Herstellen

Herstellen houdt hier in: oude structuren terugbrengen ter hoogte van het Westplein. Herstellen betekent ook: de kwaliteit van de omgeving verbeteren, de sociale veiligheid verhogen, de menselijke maat terugbrengen en het openbaar gebied terugwinnen voor wijk- en stadsbewoners. Daar hoort bij dat de bebouwing en functies een gezicht geven aan de straat (voordeur, etalage, levendige gevel). Ongedefinieerde ruimtes in het gebied (bijvoorbeeld de groene tussenbermen op het Westplein) moeten worden opgeheven.

Herstel Leidsche Rijn

Ter hoogte van het Westplein wordt de Leidsche Rijn opnieuw doorgetrokken en bevaarbaar gemaakt. Deze kan worden ingezet om de Lombokse identiteit te versterken. De Leidsche Rijn neemt een prominente rol in bij de realisatie van nieuwe gebouwen en openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het creëren van kades, aanlegplaatsen voor boten en de oriëntatie van gebouwen op de Leidsche Rijn.

Herstel stratenpatroon Lombok

Om de bereikbaarheid voor autoverkeer naar het centrum te faciliteren heeft Lombok verschillende malen ruimte moeten afstaan. Hierdoor is er een rare zone ontstaan tussen de Kop van Lombok en het spoor. Dit gebied heeft weinig gemeen met de rest van Lombok en snijdt de Hagelbuurt af van de wijk.

Het is van belang een voor Lombok passende structuur in te zetten tussen de huidige Kanonstraat en het spoor. Daarbij moet de bestaande Hagelbuurt en het hotel worden opgenomen. De Kanaalstraat vormt als het ware een 'ruggenwervel' in deze (nieuwe) structuur.

Lombokse schaal en 'voordeuren aan de straat'

De nieuwe bebouwing sluit qua schaal aan bij de bestaande bebouwing. Het Master- en Structuurplan geven hiervoor de richtlijnen. De schalen (S en M) moeten in de bouwblok en de gesuggereerde 'programmering' van die bouwblokken expressie krijgen. Een levendige plint (d.m.v. van bijvoorbeeld winkels), variatie in de bebouwing en 'voordeuren aan de straat' geven de buurt een menselijkere maat en levendigheid.

3.1.3 Betekenis geven

Betekenis geven heeft betrekking op het zorgen voor duidelijk te onderscheiden identiteiten van de diverse plekken in het Stationsgebied. Heldere overgangen tussen buurten en wijken zorgen voor een rijkdom aan verschil, een goede oriëntatie en 'markering' van de plek. Bebouwing (aanzicht en type) en de activiteiten in de gebouwen en de openbare ruimte zijn voor de identiteit een belangrijke drager.

Lombokplein

Lombok mist nu nog een herkenbare centrale plek. Het Lombokplein als buurtplein wordt voorgesteld als het herkenningpunt voor de omgeving. Met de moskee als beeldbepalend gebouw. Deze sluit aan op het Lombokplein en is vanuit de omgeving te zien.

Het Lombokplein is een verblijfsgebied. De ruimte moet uitnodigend zijn. De functies rondom

het plein dragen bij aan de levendigheid. De invulling van het plein vergroot het genot en plezier van het plein (bijvoorbeeld kleinschalig, bomen, terrassen, zicht op water). Het Lombokplein heeft een hoge verblijfskwaliteit en een minimum aan overlast door verkeer of geluid. Het Lombokplein is een ontmoetingsplein voor de wijk en de omgeving.

Kenmerken Lombokplein:

- Kleinschalig plein
- Horeca met terras
- Goede pleinwanden
- Groen
- Zicht op water
- Kunsttoepassingen op het Lombokplein
- Relatie met Leidsche Rijn, bijv. door kade
- Goede inpassing HOV en autoverkeer
- Begin van de Kanaalstraat
- Relatie met de Moskee
- Mogelijkheid voor markt
- Ontmoetingsplek voor Lombok
- Geen geluidsoverlast van verkeer.

Mix van functies

De sociale en culturele diversiteit is een belangrijk kenmerk van Lombok en wordt als zeer waardevol ervaren. De stedenbouwkundige configuratie moet een divers palet aan functies kunnen faciliteren. Dit betekent, dat er naast een verscheidenheid aan winkels en kleinschalige bedrijvigheid, ook voldoende woningen kunnen worden gerealiseerd.

Voorbeeld programma:

- Kleinschalige winkels
- Cultuur, ateliers
- Horeca
- (Wijk)bureau / Lombokfunctie
- Markt
- Wonen

Sociale veiligheid & kwaliteit openbare ruimte

Een belangrijke opgave in het Stationsgebied is het opheffen van 'ongedefinieerde ruimtes', die van niemand lijken te zijn, en daarom slecht of niet worden onderhouden en een gevoel van onveiligheid veroorzaken. Bestaande openbare ruimtes en nieuw te maken gebieden zijn helder begrensd, hebben een 'aanwijsbare eigenaar', zijn beheerbaar en beheersbaar en niet anoniem. De plannen voldoen aan het Referentiekader Openbare Ruimte (september 2005) en de Leidraad Beheer en Veiligheidsparagraaf (juni 2005).

3.1.3 Leefbaarheid

Het gebied moet, ondanks de nabijheid van spoor en weginfrastructuur leefbaar zijn. De leefbaarheid heeft onder andere te maken met de hierboven reeds genoemde kwalitatieve uitgangspunten. Daarnaast wordt de leefbaarheid ook bepaald door twee harde uitgangspunten: luchtkwaliteit en geluid.

Luchtkwaliteit

Uitgangspunt is een goede luchtkwaliteit voor de bewoners en passanten van Lombok en omgeving, passend bij het Lombokplein als verblijfsgebied. Dat betekent dat we voor het gebied streven naar een luchtkwaliteit die beter is dan bepaald in de wettelijke normen.

Geluid

Uitgangspunt voor geluid is dat de nieuwe situatie zo min mogelijk geluidshinder zal opleveren, passend bij het Lombokplein als verblijfsgebied. Dit betekent dat we voor het gebied streven naar een geluidsniveau lager dan de wettelijke norm voorschrijft.

3.2 Verkeer

3.2.1 Autoverkeer

Het belangrijkste uitgangspunt voor wat betreft autoverkeer is een zo goed mogelijke doorstroming. In verschillende documenten zijn uitgangspunten beschreven waar we bij de ontwikkeling van het Lombokplein en omgeving rekening moeten houden. Hieronder een beschrijving van deze uitgangspunten.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan heeft het Westplein de functie van primaire as, als onderdeel van de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Daalsetunnel – Paardenveld. De Vleutenseweg heeft de functie van secundaire as¹ en de Kanaalstraat van wijkonstluitingsweg. De Damstraat hoort tot de 'overige straten'.

Masterplan Stationsgebied (Bereikbaarheidsvisie Stationsgebied)

In de Bereikbaarheidsvisie van het Masterplan (2003) staat dat het oostelijk Stationsgebied per auto primair bereikbaar is via de route Graadt van Roggenweg – Westplein – Catharijnesingel.

Actieplan Luchtkwaliteit (2009)

Eind 2009 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit (ALU). In dit plan worden (onder andere) verkeersmaatregelen voorgesteld om in 2015 te kunnen voldoen aan de verplichte normen voor de luchtkwaliteit. Voor deze ontwikkelvisie is de knip Paardenveld van belang. In het actieplan staat hierover het volgende:

Op basis van de huidige prognoses is een knip op Paardenveld noodzakelijk om in 2015 op Oudenoord en de Weerdsingel WZ aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen. Door deze knip vindt er geen doorgaand verkeer meer plaats tussen de Daalsetunnel en de Weerdsingel. We voeren deze knip in 2014 in, tenzij uit monitoring blijkt dat deze niet nodig is om in 2015 aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen. Doorgaand verkeer vanuit de Daalsetunnel naar de Amsterdamsestraatweg (en vice versa), van de Daalsetunnel naar de Catharijnesingel (en vice versa), van de Catharijnesingel naar de Weerdsingel (en vice versa) en van de Weerdsingel naar de Amsterdamsestraatweg (en vice versa) blijft wel mogelijk. Volgens de prognoses zal op termijn (tussen 2015 en 2020) het aantal auto's op de Amsterdamsestraatweg zo sterk toenemen, dat er ook een afslagverbod tussen de Daalsetunnel en de Amsterdamsestraatweg moet worden ingevoerd. Deze maatregel wordt tegelijk ingevoerd met het maatregelenpakket voor Utrecht West (tunnel Josephlaan, verbindingsweg Lage Weide en knip Thomas à Kempisweg.

Dat betekent dat het realiseren van een knip een beleidsvoornemen is, maar nog geen definitief besluit.

Ambitiedocument verkeer en vervoer

Ten tijde van het schrijven van dit document wordt er door StadsOntwikkeling gewerkt aan het ambitiedocument verkeer en vervoer. Het ambitiedocument schetst het kader, waarbinnen de ambities voor Utrecht als OV- en fietsstad verder vorm krijgen en de groei van de automobilititeit gehalveerd wordt van 30% naar 15%. Het ambitiedocument sluit aan op al in gang gezette ontwikkelingen om van Utrecht een fietsstad te maken en de regionale plannen voor het openbaar vervoer. Het doel is om via een integrale aanpak aantrekkelijkheid en bereikbaarheid hand in hand te laten gaan, waarbij er een kwaliteitsslag wordt gemaakt ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte. De ambities ten aanzien van de inrichting van het Westplein en de ambities zoals verwoord in dit *ambitiedocument in wording* lijken goed op elkaar aan te sluiten cq. elkaar te versterken.

¹ De hoofdstructuur maakt de stad als geheel bereikbaar met de (vracht)auto, voor verplaatsingen van en naar Utrecht en voor verplaatsingen van wijk naar wijk. De hoofdstructuur bestaat uit:

- de RING Utrecht: deze vormt de schakel tussen het landelijke net van autosnelwegen en de primaire en secundaire assen;
- primaire assen, waarlangs het grootste deel van het autoverkeer naar de kerngebieden gaat;
- secundaire assen, die zorgen voor aanvullende bereikbaarheid van de kerngebieden.

Verkeersprognoses

Op basis van het verkeersmodel VRU 2.0 Utr 2.1 zijn er de volgende verkeersprognoses, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen een situatie met en zonder knip.

	2015		2020	
	zonder ALU	met ALU (knip Paardenveld)	zonder ALU	met ALU (volledige knip Paardenveld)
Westplein	Ca. 40.000	Ca. 29.500	Ca. 42.000	Ca. 14.000
Daalsetunnel	Ca. 40.000	Ca. 24.000	Ca. 41.000	Ca. 9.200
Vleutenseweg	Ca. 12.000	Ca. 11.000	Ca. 12.000	Ca. 7.700

Tabel: etmaalprognoses op doorsnede (beide richtingen tezamen)

Referentiestraten

In onderstaande tabel een aantal referentiestraten die qua autoverkeersdruk vergelijkbaar zijn met de verkeersprognoses uit de laatste kolom (2020 met ALU, volledige knip Paardenveld).

	Verkeersprognose met ALU (volledige knip Paardenveld)	Vergelijkbaar met huidige:
Westplein	Ca. 14.000	Amsterdamsestraatweg
Daalsetunnel	Ca. 9.200	Vleutenseweg
Vleutenseweg	Ca. 7.700	Delen van Kanaalstraat/Laan van Nieuw Guinea

Bevoorravingsverkeer

In de regio Utrecht is een Kwaliteitsnet Goederenvervoer aangewezen. De gemeente Utrecht heeft het gedeelte van dit kwaliteitsnet binnen de gemeentegrenzen van Utrecht ook formeel vastgesteld. Het netwerk in de gemeente Utrecht heeft de Ring Utrecht als basis; gecompleteerd met inprickers naar de winkelgebieden en bedrijventerreinen. De route Graadt van Roggenweg - Westplein en de Vleutenseweg is de belangrijkste aanvoerroute voor het expeditieverkeer naar onder andere het oostelijk stationsgebied en de binnenstad. In het westelijk stationsgebied loopt de bevoorradingroute over de hiervoor exclusief bedoelde Mineurslaan (vanaf Beatrixgebouw in noordelijke richting). De weg sluit ter hoogte van het NH-hotel op de openbare weg aan.

Taxiverkeer en kiss&ride

Alle wegen en de HOV-banen, met uitzondering van de OVT-west en -oost worden gebruikt door taxi's. In het kader van de invoering van de Keurmerktaxi kan exclusief gebruiksrecht van de HOV-banen worden gegeven. In de directe nabijheid van het Stationsplein-west komt een taxistandplaats en kiss&rideplaatsen (zie ook het IPVE FO openbare ruimte Stationsgebied West).

3.2.2 Fietsers en voetgangers

De fietsverbinding over de route Leidseweg - Sijpesteijntunnel is een essentieel onderdeel van het Masterplan, aangeduid als 'Stadscorridor'. Voor zowel fietser als voetganger geldt dat hoge eisen moeten worden gesteld aan comfort, sociale veiligheid, verkeersveiligheid en de beschikbaarheid van logische rechtstreekse verbindingen tussen buurt en de diverse bestemmingen.

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan vormen de volgende verbindingen het hoofdfietsnetwerk:

- Leidseweg/Graadt van Roggenweg - Sijpesteijntunnel
- Vleutenseweg - Westplein - Leidseveertunnel
- Croeselaan - Westplein/Damstraat - Vleutenseweg/Daalsetunnel

Uit het Hoofdnetwerk is de afgelopen jaren een Top 5 drukste fietsroutes geselecteerd. Dit betreffen de routes Leidseweg - Sijpesteijntunnel, Croeselaan - Sijpesteijntunnel en Vleutenseweg - Leidseveertunnel. Het Westplein is daarmee een zeer belangrijk knooppunt van fietsroutes. Dat betekent dat hoge eisen moeten worden gesteld aan comfort, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, doorstroomkwaliteit en rechtstreeksheid. Daarnaast leeft er de wens voor een nieuwe fietsverbinding van de Cremerstraat over de Daalsetunnel naar Leidseveertunnel.



Hoofd fietsnet



Top 5 drukste fietsroutes

3.2.3 Openbaar vervoer

Het Westplein heeft een erg belangrijke functie voor de doorstroming van het (hoogwaardige) openbaar vervoer. De volgende routes maken deel uit van de HOV-structuur:

- OV-terminal west - Vleutenseweg
- Leidseveertunnel - Vleutenseweg/OVT-west
- Tram OV-terminal (oost of west) - Graadt van Roggenweg

De busroute via de Kanaalstraat is belangrijk voor het ontsluitende busverkeer van/naar Lombok. De route OV-terminal west - Graadt van Roggenweg is belangrijk voor het ontsluitende busverkeer en voor het streekvervoer. De capaciteit van de kruisingen moet voldoende zijn om het openbaar vervoer met absolute prioriteit (tram) en hoge prioriteit (HOV-bus en in mindere mate de ontsluitende buslijnen) te kunnen afwikkelen.

3.3 Financiën

Het financieel kader voor de Westpleintunnel is de grondexploitatie. In de grondexploitatie is rekening gehouden met een negatief nominaal saldo van circa € 8,5 mio per 1/1/2010. Dit saldo is opgebouwd uit investeringen bestaande uit kosten voor de bouw en overbouw van de tunnel. De opbrengstenkant betreft een MI(R)T-subsidie en de opbrengsten voor het bouwprogramma (woningbouw, horeca en kantoren) ter plaatse van de huidige infrastructuur aan de zuidzijde (fase 1) van de beoogde Leidsche Rijn.

De Leidsche Rijn zelf en het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn waar het Lombokplein onderdeel van uitmaakt (grens is de kade aan de zuidzijde) maken deel uit van fase 2 van het stationsgebied. Deze fase maakt geen onderdeel uit van de huidige grondexploitatie voor het stationsgebied, in de financiering van deze fase is daarmee nog niet voorzien.

3.4 Planning

Sinds de gemeente in 2006 met de ontwikkelende partijen in het Stationsgebied ontwikkel-overeenkomsten is aangegaan, is de herontwikkeling van het Westplein opgenomen in de Indicatieve Uitvoeringsplanning Stationsgebied, waarin alle projecten van de contractpartijen zijn opgenomen en de afstemming van deze projecten integraal wordt bekeken. In die integrale planning is altijd als uitgangspunt gehanteerd dat de uitvoering van de tunnel het startsein is voor de herontwikkeling van het Westplein en omgeving. Na uitvoering van de tunnel zou de Leidsche Rijn doorgetrokken kunnen worden, zou het HOV-viaduct kunnen worden aangelegd en zouden de (bovenliggende) vastgoedontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd. Vóóraf aan de uitvoering van de tunnel dienen diverse kabels en leidingen verlegd te worden, met als voornaamste de warmtetransportleiding van Nuon en het diepriool. De totale uitvoeringstijd van al deze werkzaamheden is geraamd op 7 à 8 jaar.

3.5 Uitgangspunten overige raakvlakken

Het gebied kent fysiek en contractueel de volgende directe stakeholders:

- Met enkele private partijen zijn Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten gesloten:
 - Corio
 - NS Poort (Westflank Noord)
 - Jaarbeurs
- NH Hotel en van Sijpesteijnkwartier
- ProRail (OV-Terminal)
- ING (Sijpesteijn- en Leeuwensteingebouw)
- Parkplaza
- Mitros

3.5.1 Contractuele verplichtingen

Vanuit de diverse contracten met de partners is het belangrijkste uitgangspunt dat een goede bereikbaarheid van het stationsgebied via de westzijde gegarandeerd wordt. Hierbij speelt doorstroming en bereikbaarheid een belangrijke rol.

Er zijn in de diverse BOO's geen concrete bepalingen opgenomen met betrekking tot de Westpleintunnel en het Lombokplein. Wel dient de bereikbaarheid van de diverse ontwikkelingen, zowel aan de oost als aan de westzijde van het Station voor alle modaliteiten gegarandeerd te zijn.

3.5.2 NH Hotel/van Sijpesteijnkwartier:

Voor het NH Hotel en het beoogde van Sijpesteijnkwartier zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- goede bereikbaarheid en parkeervoorzieningen
- flexibele mogelijkheden renovatie/herontwikkeling hotel
- kwalitatief goede openbare ruimte
- weinig overlast tijdens de bouw

3.5.3 OV-terminal

Voor een goed functionerende OV-terminal moeten de volgende voorzieningen zo optimaal mogelijk aanwezig zijn:

- exclusieve HOV-ontsluiting busstation-west
- goede en comfortabele Kiss & Ride voorzieningen (zowel goed bereikbaar met de auto als op een comfortabele afstand van de OV-terminal)
- goede en comfortabele taxivoorzieningen
- goede en comfortabele ontsluiting voor fietsers en voetgangers
- ontsluiting van de VL-Post

3.5.4 ING (Sijpesteijn/Leeuwensteijn-gebouw)

Volgens het afsprakenkader moet ING de mogelijkheid hebben voor renovatie / herontwikkeling van Sijpesteijn en Leeuwensteijn. Hiervoor geldt een dat er voldoende ruimte moet zijn om te kunnen bouwen. Daarnaast gelden de volgende uitgangspunten:

- goede bereikbaarheid
- kwalitatief goede openbare ruimte

3.5.5 NS Poort (westflank Noord)

Vanuit de BOO (Bilaterale Ontwikkel Overeenkomst) tussen gemeente en NS poort zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- bereikbaarheid parkeergarage / Stadskantoor
- kwaliteit openbare ruimte
- randvoorwaardenkaart -> forum
- van Sijpesteijnkade en ontsluiting van de Noordertunnel

3.5.6 Park Plaza

- garantie bereikbaarheid
- ontwikkelingen afhankelijk van plannen rondom Lombokplein en omgeving

3.5.7 Mitros

Mitros is voor 90% eigenaar van de Hagelbuurt. Zij hebben nog geen concrete plannen voor de herontwikkeling van deze buurt. Wel moet de bereikbaarheid van de buurt uiteraard gegarandeerd zijn.

3.6 Samenvatting uitgangspunten

In onderstaande tabel een samenvatting van de uitgangspunten zoals verwoord in paragraaf 3.1 t/m 3.5. Op basis van deze criterialijst zijn de verschillende verkeersmodellen beoordeeld.

CRITERIA		OPERATIONALISATIE LOMBOK
Ruimtelijke kwaliteit	Masterplan	
Verbinden	Goede fiets/voetverbindingen	Beslechten barrières door verkeer
		Zichtbaarheid
		Onderlinge aansluiting bebouwing
Herstellen	Oude structuren terugbrengen	Herstel Leidsche Rijn
		Herstel stratenpatroon Lombok
		Lombokse schaal en ' voordeuren aan de straat'
Betekenis geven	Eigen Lombokse identiteit	Lombokplein
		Mix van functies met sociale en culturele diversiteit
		Sociale veiligheid
Leefbaarheid		
Geluid		Mate van geluidshinder
Luchtkwaliteit		Mate van luchtkwaliteit
Verkeer		Doorstroming autoverkeer (obv verkeersprognoses ALU)
		Kwaliteit fiets- en voetgangersroutes
		Doorstroming openbaar vervoer (HOV-banen)
Financiën		
Risico's		Flexibiliteit en toekomstvastheid
Planning		Bouwtijd
		Technische uitvoerbaarheid
Impact overige projecten		Contractuele afspraken partners
		Van Sijpesteijnkwartier / NH-hotel
		OV-terminal
		Sijpesteijn / Leeuwensteijn (ING)
		Westflank Noord (NS)
		Park Plaza
		Hagelbuurt (Mitros)

4 BESCHRIJVING MODELLEN

In de eerste fase van het ontwikkelen van modellen is onderzocht in hoeverre er modellen zijn die voldoen aan alle uitgangspunten. Hierbij zijn onder meer de volgende modellen geanalyseerd:

- masterplanvariant (wat kan je doen voor € 40 mio?)
- lamellenvariant
- NH-hotel tracé
- hoogbouw deel Lombok
- programma op het Lombokplein (parkeren) ->geen Lombokplein
- niets doen
- geen Leidsche Rijn / ongelijkvloerse kruising stadscorridor

Eerste conclusie

Uit het onderzoek naar de verschillende modellen zijn uiteindelijk drie inrichtingsmodellen naar voren gekomen: het tunnelmodel, het maaiveldmodel en een combinatiemodel. Het tunnel- en het combinatiemodel voldoen op hoofdlijnen aan de kaders van het Masterplan Stationsgebied.

De drie inrichtingsmodellen laten zien dat er een nauwe samenhang bestaat tussen de inrichting van het Lombokplein inclusief bijbehorende infrastructuur oplossingen en het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn. Dit houdt in dat ontwikkelingen ten zuiden van de Leidsche Rijn directe gevolgen hebben op mogelijkheden en inrichting van het Lombokplein.

Geen enkel model blijkt haalbaar te zijn binnen de gegeven financiële kaders. In de GREX is rekening gehouden met een negatief nominaal saldo van € 8,5 mio per 1/1/2010 voor uitsluitend een korte 'leefbaarheidstunnel'. De komende drie à vier maanden worden gebruikt om nader onderzoek naar de drie modellen te doen; de verkeersmodellen worden doorgerekend en er wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd.



**Conclusie: 3 modellen (tunnel, maaiveld en combinatie),
maar wel buiten financiële kaders**

4.1 Uitgangspunt voor alle modellen

De uitgangspunten van het masterplan Stationsgebied gelden voor alle drie de modellen als leidend principe. Voor de drie modellen is zijn daarom met name de invulling van het Lombokplein, de doorgetrokken Leidsche Rijn, inclusief de daarnaast gelegen stadscorridor en de uitgangspunten voor mogelijke bebouwing zoveel mogelijk gelijk gehouden.

Beschrijving Lombokplein

Het Lombokplein is een levendig buurtplein waar een combinatie van stedelijk groen en stenen maaiveld wordt voorgesteld. Het plein wordt omsloten door bebouwing met bijvoorbeeld publieksgerichte functies en woningen daarboven. Een referentie voor het gebruik en het beeld is de Beestenmarkt in Delft. De verhouding geeft een enigszins gerekte ruimte die zonnige plekken mogelijk maakt. De zuidzijde van het plein grenst direct aan de Leidsche Rijn.

Juist overhoeks aan de noordwestzijde staat de nieuwe Moskee. Het plein vormt de uitloop van de Kanaalstraat. Er is geen gemotoriseerd verkeer, behalve een mogelijke stadsbusverbinding tussen Kanaalstraat en Leidseveertunnel. Het plein is wel een schakel in fietsverbindingen van en naar Lombok.

Beschrijving Leidsche Rijn en Stadscorridor

De Leidsche Rijn zal in alle modellen doorgetrokken worden naar de Sijpesteijntunnel, en daarmee een verbinding krijgen met de Catharijnesingel. Naast de doorgetrokken Leidsche Rijn zal de stadscorridor zich voornamelijk richten op een comfortabele route voor het langzaamverkeer (fietsverkeer) van oost naar west en vice versa. De bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade moet op maaiveld aansluiten bij de menselijke maat van deze corridor. De wens hierbij is om de oude gevelstructuur zoveel mogelijk te behouden.

Beschrijving Bebouwing

Bebouwing in Lombok is in eerste instantie voorzien in een blok langs het Lombokplein en een blok ten oosten van de Moskee. Deze blokken hebben dezelfde hoofdrichting als de blokken verderop in Lombok, namelijk noord-zuid. Het stratenpatroon wordt dus doorgezet.

De bebouwing bestaat uit bouwblokken van 3 lagen, met een basishoogte van 15 meter met een hoger accent van 25 meter aan de Leidsche Rijn. In het gevelbeeld moet sprake zijn van een parcellering, zodat individuele woonhuizen worden gesuggereerd.

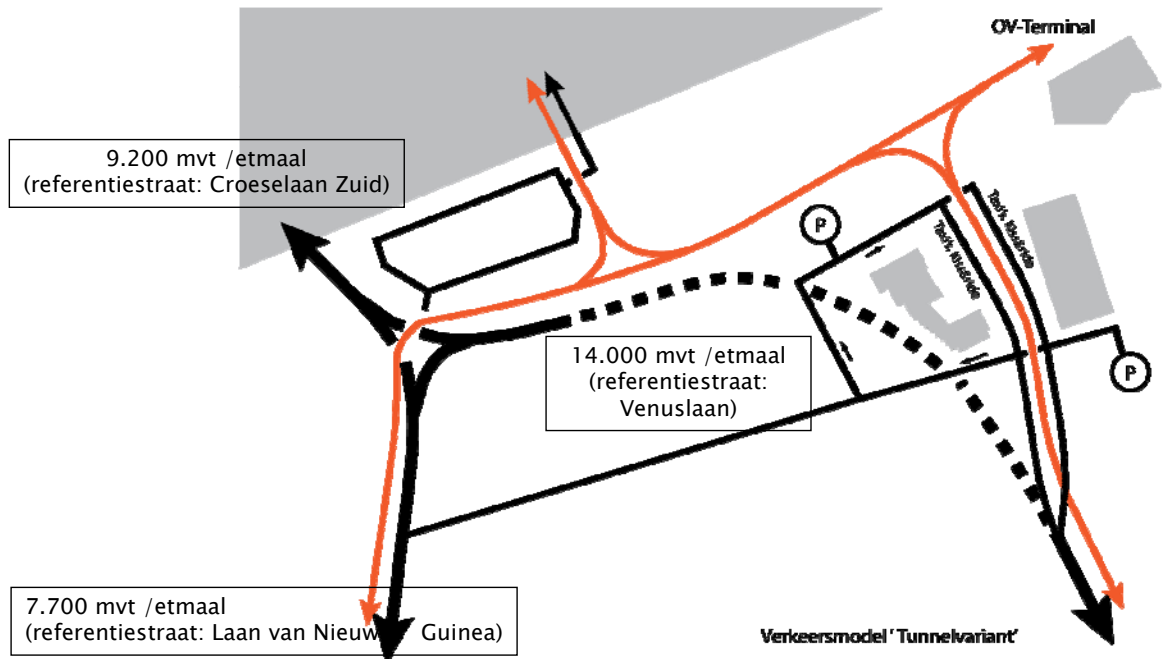
De woningen kunnen grondgebonden/bovenwoningen zijn, dan wel appartementen per laag. In het laatste geval zijn portiekwoningen wenselijk om galerijen te vermijden. De begane grond en waar mogelijk de eerste verdiepingen kennen een grotere verdiepingshoogte ten behoeve van andere dan woonprogramma's.



Mogelijke invulling van het Lombokplein aan de doorgetrokken Leidsche Rijn

4.2 Model 1: tunnel

Dit model gaat uit van de planvorming conform het IPVE FO openbare ruimte westzijde (2009) waarin de Westpleintunnel de verbinding maakt tussen de Graadt van Roggenweg en de Daalsetunnel. De tunnel maakt ontwikkelingen op het huidige Westplein mogelijk. Dit vertaalt zich naar een nieuw Lombokplein en nieuwe ontwikkelruimte voor woningen en winkels. In dit model wordt uitgegaan van een aansluiting tussen Vleutenseweg en tunnel. Dat impliceert tunnelopgangen die bebouwing juist ten oosten van de moskeelocatie bemoedigen. De tunnel biedt ruimte en werkt het verkeer weg. De tunnelmonden verdienen echter veel aandacht voor een zorgvuldige inpassing en voor de luchtkwaliteit.



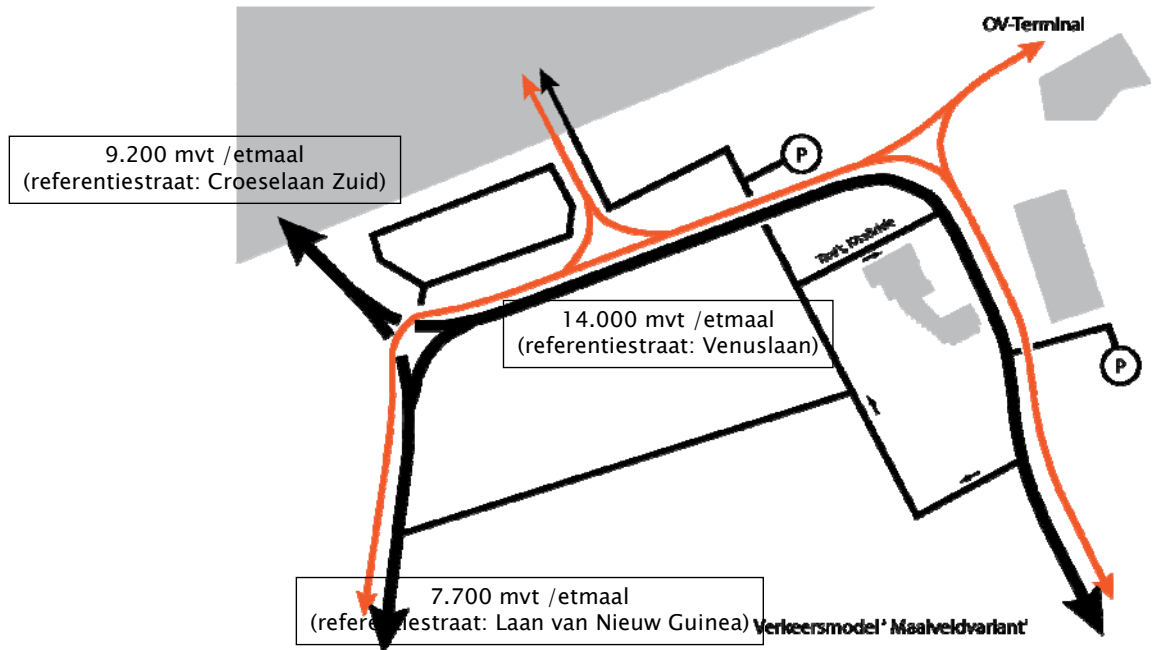
Voor de Westpleintunnel zijn in het verleden meerdere verkeerskundige varianten opgesteld. In dit document gaan we uit van variant '0+ alternatief' met de in- en uitvoegstroken naar de Vleutenseweg in het midden van de tunnel, terwijl de doorgaande rijstroken aan de buitenkant liggen.

Deze variant houdt ook in dat ter hoogte van het bestaande Reaalgebouw aan de Graadt van Roggenweg twee aparte tunnelbuizen zijn voorzien per rijrichting. Vervolgens loopt de tunnel onder de Leidsche Rijn door, waarna de beide tunnelbuizen een 'afsplitsing' hebben die op maaiveld aansluit op de kruising richting Vleutenseweg. De twee aparte tunnelbuizen vervolgen tussen de twee afsplitsingen hun weg naar de entree van de bestaande Daalsetunnel.



4.3 Model 2: maaiveld

Dit model gaat uit van een maaiveldoplossing voor het verkeer. Hierdoor is geen tunnel nodig voor de verkeersafhandeling tussen de Graadt van Roggenweg en de Daalsetunnel. In dit model rijdt het verkeer via de Verlengde Graadt van Roggenweg, over een verhoogde brug over de Leidsche Rijn naar de Daalsetunnel en de Vleutenseweg. Ook in dit model worden een nieuw Lombokplein en nieuwe bouwblokken voorzien.



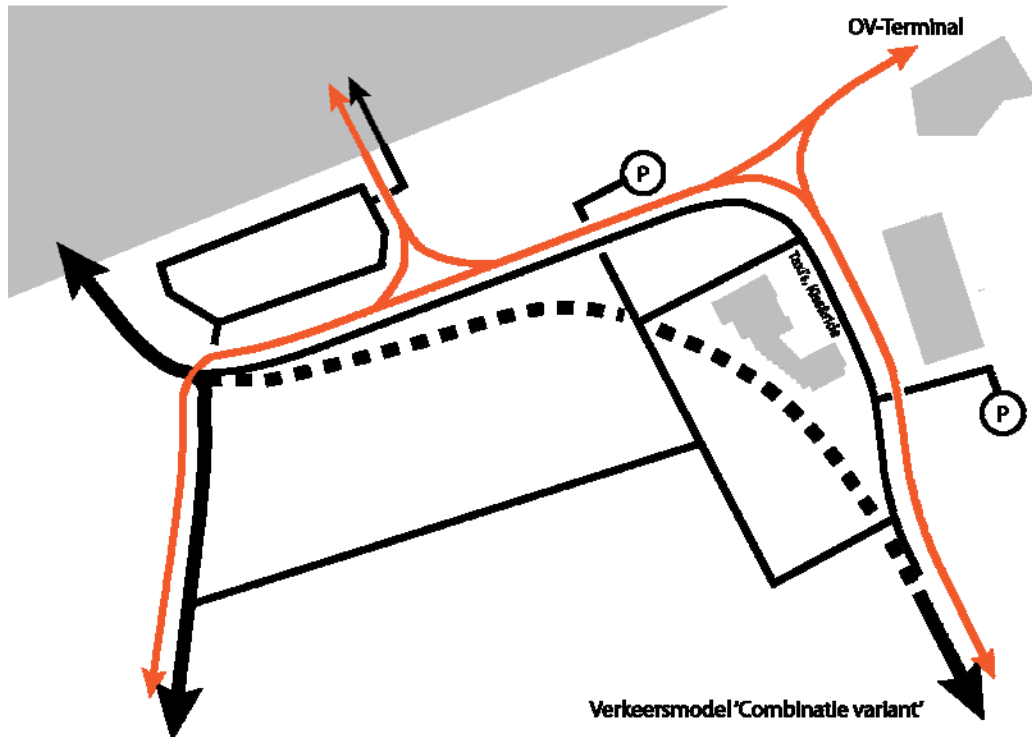
Dit model vereist dat alle maatregelen uit het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) worden uitgevoerd (alleen verkeer uit de Daalsetunnel van en naar de Catharijnesingel). De hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van dit tracé daalt tot een waarde die enigszins overeenkomt met de verkeersdrukke op de Vleutenseweg.

Bebouwingsmogelijkheden rondom het Lombokplein zijn vergelijkbaar met model 1. Ook hier kost de kruising Vleutenseweg-Daalsetunnel ruimte. Omdat de bebouwing niet op/over een tunnel gebouwd wordt is eenvoudiger bebouwing mogelijk. Het geeft meer mogelijkheden voor parkeren in kelders.



4.4 Model 3: combinatie tunnel-maaiveld

Dit model gaat uit van een tunnel voor doorgaand verkeer naar de binnenstad vanaf de Graadt van Roggenweg. Dit verkeer heeft dus niet de mogelijkheid om af te slaan ter hoogte van Vleutenseweg. Lokaal verkeer wordt over het maaiveld en via een brug over de Leidsche Rijn geleid. Om ruimte voor deze wegen te maken zal het Van Sijpesteijengebouw moeten wijken (programma in dit gebouw kan gedeeltelijk worden herplaatst op een nieuwe locatie binnen het plangebied).



Met dit model is het mogelijk om op het Westplein een Lombokplein en bouwblokken met appartementen en winkels aan te leggen. In dit model is er met name ter hoogte van de kruising Vleutenseweg-Daalsetunnel meer bebouwbaar oppervlak mogelijk ten opzichte van model 2.



4.5 Impact op omliggende bebouwing

De verschillende modellen voor Lombok hebben consequenties voor de aangrenzende bebouwing. Het verschil in het toepassen van een tunnel, of een stadsstraat maakt dat de kwaliteit en ontwikkelmogelijkheden voor aanliggende kavels verbetert of verslechtert. Het verschil in impact wordt hier per gebied behandeld.

Van Sijpesteijnkwartier

Het Sijpesteijnkwartier is voorzien bovenop de Westpleintunnel. De aanwezigheid van deze tunnel heeft consequenties voor de complexiteit van de constructie en de fasering van het Van Sijpesteijnkwartier.

Omdat doorgaand verkeer is afgeleid via de tunnel is een overzichtelijk verkeersbeeld mogelijk in de directe omgeving van de voorziene tramhalte Jaarbeursplein, de zgn. Verlengde Graadt van Roggenweg. Wanneer het model maaiveld of het gecombineerde model wordt ingezet levert dit meer drukte op voor die omgeving. Dit heeft een nadelige invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte en de Stationsfunctionaliteiten in dit gebied. In het maaiveld- en gecombineerde model is meer ruimte op maaiveld nodig voor de verkeersafwikkeling. Dit geeft minder ontwikkelruimte.

Westflank noord

In het maaiveld- en gecombineerde model moet het gebouw Sijpesteijn wijken. Hiermee ontstaat ruimte voor infrastructuur en komt het gebied achter deze gebouwen, Westflank Noord van NS prominenter aan een straat te liggen. Deze modellen verbeteren dus de ontwikkelpotentie van Westflank Noord.

OV-terminal

Bij het maaiveld- en combinatiemodel is er langs de route Verlengde Graadt van Roggenweg geen mogelijkheid de Kiss+Ride/Taxistandplaatsen functie op te nemen. Deze moet dan verplaatst worden, bijvoorbeeld naar de straat langs de huidige hoofdingang van het hotel. Deze locatie ligt echter wel verder van de entree van de OV-terminal verwijderd. Daarbij is de oversteek voor voetgangers, die gebruik maken van deze functie, drukker dan in het tunnelmodel.

5. REFLECTIE MODELLEN

5.1 Alle modellen

Schaal

De nieuwe ontwikkelingen bevinden zich in een gebied dat in het Masterplan is aangeduid als schaal 'Small' op de grens met schaal 'Medium'. Schaal S houdt een bouwhoogte in van 3 lagen met incidenteel een accent van 25 meter hoogte. Schaal M heeft een basishoogte van 25 meter. Vanwege deze ligging op de grens van schaal S en M zien we vanuit stedenbouwkundig oogpunt op deze locatie de overgang vormgegeven van de Lombokse kleinschaligheid naar de maat en schaal van het stationgebied. De bebouwing reageert op de omliggende bebouwing en we suggereren een basishoogte van 15 meter. Deze basishoogte doet recht aan de toekomstige ontwikkelingen aan de Kop van Lombok en de betekenis die aan het Lombokplein.

Structuur

In de stedenbouwkundige structuur wordt in alle modellen de Kanaalstraat zo lang mogelijk doorgezet (tot aan de HOV-baan). Dit betekent dat de bebouwing en het erin gehuisveste programma op de Kanaalstraat is georiënteerd, het straatprofiel wordt doorgezet en de boomstructuur zoveel mogelijk doorloopt. Ook de overige straten in het gebied sluiten aan op de andere straten in het gebied. Hierdoor ontstaan langere zichtlijnen waarmee de oriëntatie en de vervlechting van de wijk met de omgeving versterkt.

Inpassing HOV-baan

Er is gekozen om alle HOV-banen in een 'normale' straat te leggen. Hiermee kan het straatprofiel worden doorgezet. Het alternatief om de HOV-baan in te pakken, vraagt veel energie en bouwvolume waarbij het dan de vraag is of de beoogde kwaliteit wordt gerealiseerd.

Programma

In alle modellen wordt de mogelijkheid tot het creëren van woningen, winkels, horeca, overig programma (cultureel, bedrijvigheid, etc.) overeind gehouden.

Lombokplein

Het Lombokplein heeft in alle modellen een gunstige maat. De invulling van dit plein biedt veel mogelijkheden, welke niet afhankelijk zijn van de keuze van een specifiek model. Een invulling met groene oevers, bomen, terrassen en kades is in alle modellen mogelijk.

5.2 Model 1: Tunnel

Vermindering barrièrewerking door tunnel

De realisatie van de tunnel biedt kansen om de verblijfskwaliteit op de Kop van Lombok te verbeteren. Het doorgaande autoverkeer wordt uit het maaiveld gehaald. Alleen de trams, bussen en lokaal verkeer rijden er nog, maar deze hebben een veel lagere intensiteit dan het huidige verkeer. De barrièrewerking van de huidige rijbanen verdwijnt ter hoogte van de Kanaalstraat. De aansluiting van Lombok op het Centrum van de stad en de Stadscorridor/OV-Terminal wordt versterkt. Desondanks zal vanwege de tunnelmond de barrière tussen de Hagelbuurt en Lombok versterken (ondanks de verminderde barrière ter hoogte van de Kanaalstraat).

Langzaam verkeer

De doorgaande routes voor fietsers en wandelaars worden meer ontspannen vanwege de verminderde impact van het gemotoriseerd verkeer. Fietsers op de Stadscorridor hoeven het autoverkeer niet meer te kruisen, wat de beleving, oriëntatie en een snellere doorstromingen bevordert.

Tunnelmonden

De realisatie van de tunnel, en bijbehorende keuze van de aansluiting van de tunnel op de Vleutenseweg, impliceert open tunnelbakken en tunnelmonden. De tunnelmonden hebben een

negatieve uitstraling op het stedelijk gebied, ze zijn niet oversteekbaar, produceren lawaai en hebben voorzieningen nodig voor verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast vragen de invoegstroken ook fysieke ruimte. Als gevolg van dit alles krijgt het gebied rondom de tunnelmond een negatieve kwaliteit. Door de aansluiting van de tunnel op de Vleutenseweg beslaat dit voor Lombok toch een aanzienlijk gebied.

Er is geprobeerd de negatieve impact te verminderen door (t.o.v. het tunnelmodel gehanteerd in het IPVE-FO) in- en uitvoegstroken naar de Vleutenseweg in het midden van de tunnel te leggen, terwijl de doorgaande rijstroken aan de buitenkant liggen.

Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg is nog een tunnelmond voorzien. Deze zal een vergelijkbare impact op de omgeving hebben qua beleving, geluids- en luchtverlast. De barrièrewerking is hier minder een issue.

Stadsstraten

De HOV-baan wordt geplaatst in een 'stadsstraat'. Dit betekent dat de impact van de infrastructuur op het gebied geminimaliseerd wordt. Deze straat krijgt voordeuren en het bomenprofiel zal in deze straat doorlopen. Hiermee wordt de oriëntatie en leefbaarheid binnen het gebied vergroot. De stijging van de HOV-baan om de Leidsche Rijn over te steken wordt opgevangen in een hellend maaiveld.

Bebouwing en programma

De tunnel schept ruimte voor ontwikkeling op het huidige Westplein. Er kunnen woningen (op niveau) en winkels (in de plint) worden gerealiseerd. De aanwezigheid van de tunnel maakt de realisatie van deze complexen ingewikkeld, maar zeker niet onmogelijk. Bouwen op een tunnel beperkt de vrijheid van de constructie en fasering.

In de ontwikkeling is het mogelijk bruikbare maten te realiseren welke een divers programma mogelijk maken. Een aandachtspunt daarbij is het oplossen van het parkeren. Door de aanwezigheid van de tunnel wordt de mogelijkheid van ondergronds parkeren beperkt. Dit zou een beperking kunnen zijn voor de hoeveelheid realiseerbaar programma.

De tunnelmond heeft een negatieve impact op de ontwikkeling van het kavel ten oosten van de Moskee. Hoewel dit gebouw met zijn entrees georiënteerd is op de moskee en het Lombokplein, kijkt de westelijke gevel uit op de open tunnelbak van de Westpleintunnel. In deze bebouwing moeten voorzieningen worden getroffen tegen geluids- en luchtverlast. De bebouwing schermt de rest van Lombok af van de tunnelmond.

Doorlopende structuur

Om de Kanaalstraat fysiek zo lang mogelijk te laten doorlopen wordt voorgesteld ook ter hoogte van de tunnelmond de Kanaalstraat met bebouwing te begeleiden. De diepte van deze bebouwing wordt door de aanwezigheid van de (omhoogkomende) tunnelmond bemoeilijkt. Een extra inspanning is nodig om op deze locatie alsnog het gewenste doorlopende (Kanaal)straatbeeld te realiseren.

Zichtbaarheid

De belangrijke assen in het gebied, zoals de Stadscorridor en de Kanaalstraat worden versterkt. Hierdoor ontstaan er duidelijke zichtassen wat de oriëntatie voor met name het langzaam verkeer verbetert.

Randvoorwaarden voor dit model

- De tunnelmonden veroorzaken veel overlast. De impact van deze tunnelmonden dient door middel van zorgvuldige vormgeving en voorzieningen tegen lucht- en geluidsverontreiniging te worden geminimaliseerd.
- Het bouwblok langs de moskee (tussen de tunnelmond en de Kanonstraat) moet er komen om Lombok af te schermen van de negatieve impact van de tunnelmond.

Uitgangspunten

De Knip Paardenveld moet doorgaan, om de aanzuigende werking van de goede verkeersverbinding op te vangen.

5.3 Model 2: Maaiveld

In het maaiveldmodel wordt al het doorgaande autoverkeer over het maaiveld geleid. De voor dit model noodzakelijke verkeersreductie komt vooral door verkeerskundige ingrepen op stedelijk niveau, in de vorm van een verkeerskundige knip. Dit maakt het mogelijk om het doorgaande verkeer over een éénbaansrijweg te leiden.

Barrièrewerking

Omdat het doorgaande verkeer niet verdwijnt blijft het aanwezig als barrièrewerking. Wel is het aantal rijbanen drastisch teruggebracht, waardoor de fysieke barrièrewerking wordt gereduceerd ten opzichte van de bestaande situatie en vergelijkbaar is met de huidige Vleutenseweg. Het autoverkeer, in combinatie met het HOV-verkeer, bemoeilijkt de aansluiting van Lombok richting de Hagelbuurt.

Ter hoogte van de Vleutenseweg moet het verkeer kunnen afslaan naar de Daalsetunnel en de Vleutenseweg. Hier zal het ook het HOV-verkeer kruisen. Om voldoende opstelruimte voor de het (afslaan) autoverkeer te hebben is hier fysiek veel ruimte nodig. Dit holt de verblijfskwaliteit uit en verhoogt de barrièrewerking.

Viaduct over de Leidsche Rijn

Het auto- en HOV-verkeer zal door middel van een viaduct de Leidsche Rijn oversteken. Deze brug heeft een breedte van ongeveer 18 meter en wijkt qua richting iets af van het tracé dat is voorgesteld in het IPVE-FO West. Dit viaduct heeft als consequentie dat in de toeleidende straten het maaiveld zal stijgen tot de hoogte van dit viaduct (ca 4 meter boven maaiveld).

Doorlopende structuren

Het wegprofiel van de nieuwe maaiveldontsluiting zal aan beide zijden van de Leidsche Rijn hetzelfde zijn. Ook de bomen worden doorgezet om continuïteit en rust in het straatbeeld te geven. De nieuwe weg wordt een kwalitatief hoogwaardige stadsstraat met voordeuren aan de straat.

Een aandachtspunt bij de uitwerking van dit model is de kruising van de nieuwe weg met de Leidsche Rijn. De verbreding van het profiel tot 18 meter (i.p.v. 9 meter) maakt een serieus infrastructureel kunstwerk noodzakelijk. Deze vormt een onderbreking in het profiel van de Stadscorridor en uitstraling van de Leidsche Rijn. Ook de nieuwe 'stadstraat' veroorzaakt een barrière voor fietsers. Voor hen zal de beleving van de stadscorridor verslechteren.

Impact op gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn

Om de doorgaande weg van de Graadt van Roggenweg naar de Daalsetunnel te maken is een nieuwe stedelijke configuratie nodig ter hoogte van de Verlengde Graadt van Roggenweg en het Forum Noord. De taxi en kiss&ride afwikkeling wordt verplaatst naar de Jaarbeurspleinstraat om ruimte te maken. Hierdoor wordt de afstand tussen dit gebied en de OV-terminal vergroot en bovendien belemmerd door het doorgaande verkeer richting Lombok/stadscentrum. Het verkeer naar de kiss&ride zone wordt via de Leidschepoortstraat omgeleid om zo het kruispunt ter hoogte van de Damstraat-Jaarbeursplein te ontlasten. Via de Van Sijpesteijnkade zal het autoverkeer hier naar de parkeergarage onder het stadskantoor worden geleid.

Het Van Sijpesteijngebouw dient te worden gesloopt om ruimte te maken. Er ontstaat echter wel nieuwe ontwikkelingsruimte om het programma gedeeltelijk te compenseren. Dit gebouw kan reageren op de bebouwing aan het Jaarbeursplein, de Leidsche Rijn en Lombok aan de overzijde. De kavel is zo gepositioneerd dat het wegprofiel wordt doorgezet.

De Westflank Noord bebouwing komt door deze ontwikkeling aan een straat te liggen, in plaats van op de tweede linie. Dit is een aanzienlijke verbetering voor de leefbaarheid van dit gebied.

Programma

Bebouwingsmogelijkheden rondom het Lombokplein zijn vergelijkbaar met model 1. Ook hier kost de kruising Vleutenseweg-Daalsetunnel ruimte. Omdat de bebouwing niet op/over een tunnel gebouwd hoeft te worden is eenvoudige bebouwing mogelijk, met meer mogelijkheden voor parkeren in kelders.

Randvoorwaarden voor dit model

- Om dit model te laten werken is doorvoering van de diverse verkeersknips noodzakelijk. Een keuze voor 'Model Maaiveld' is een keuze voor de uitvoering van de Knip Paardenveld en Knip Amsterdamse Straatweg. Ook wanneer het argument voor deze knips vanuit luchtkwaliteit in de toekomst komt de vervallen, is deze verkeersknip vanuit verkeers- en stedenbouwkundig oogpunt noodzakelijk voor Lombok.
- De maaiveld variant mag geen doorgaande vierbaansweg worden.
- Het autoverkeer dat over het viaduct rijdt kan geluidsoverlast veroorzaken voor het Lombokplein. Hier moeten maatregelen voor getroffen worden

5.4 Model 3: combinatie tunnel-maaiveld

Dit model gaat uit van een tunnel voor doorgaand verkeer naar de binnenstad vanaf de Graadt van Roggenweg tot aan de Daalsetunnel. Dit verkeer heeft dus niet de mogelijkheid om af te slaan ter hoogte van Vleutenseweg. Lokaal verkeer wordt over het maaiveld en via een brug over de Leidsche Rijn geleid. Hiervoor dient wel het plan voor de huidige verkeersafwikkelingen van de OV-Terminal te worden aangepast.

Barrièrewerking

De barrièrewerking van deze nieuwe ontsluiting is tot een minimum gereduceerd. Op het maaiveld zal alleen nog maar lokaal verkeer en openbaar vervoer rijden. Dit is een veel bescheidener aantal dan wanneer hier al het doorgaande verkeer blijft rijden. Het beetje verkeer zorgt voor reuring. Tevens wordt door de verkeersafname ook de geluids- en lutoverlast ter plaatse van de Kop van Lombok gereduceerd. Waar de Kanaalstraat de toekomstige 'stadsstraat' richting de Leidseveertunnel kruist, vormt het een barriere voor fietsers. Weliswaar een minder grote barriere dan in model 2, maar groter dan in model 1. Echter, met name ter plaatse van de kruising Vleutenseweg Daalsetunnel treedt een enorme verbetering op. Hierdoor zal de aansluiting van Lombok op de Hagelbuurt en het Centrum verbeteren doordat hier minder opstelvakken nodig zijn. Dit maakt de oversteekbaarheid een stuk groter. Ook het Park Plaza Hotel blijft in dit model goed bereikbaar voor alle soorten verkeer.

Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg is echter nog steeds een tunnelmond met bijbehorende negatieve impact op de omgeving.

Doorlopende structuren

Een aandachtspunt bij de uitwerking van dit model is de kruising van de nieuwe weg met de Leidsche Rijn. De verbreding van het profiel tot 18 meter maakt een serieus infrastructureel kunstwerk noodzakelijk, die een onderbreking vormt in het profiel van de Stads corridor en uitstraling van de Leidsche Rijn. Voor fietsers zal de beleving van de stads corridor verslechteren..

Programma

In dit model is er met name ter hoogte van de kruising Vleutenseweg-Daalsetunnel meer bebouwbaar oppervlak mogelijk ten opzichte van Model Maaiveld. Dit omdat er minder opstelstroken nodig zijn voor het verkeer. Wel gelden ook voor deze bebouwing beperkingen van het bouwen over een tunnel, met name ten aanzien van het ondergronds parkeren.

Impact op gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn

Omdat het wegprofiel dunner is, en er in principe geen doorgaand verkeer meer rijdt is het mogelijk de afwikkeling van het OV-Terminal verkeer in het wegprofiel van de 'Verlengde Graadt van Roggenweg' te houden. Dit betekent dat de taxi- en kiss&rideplaatsen relatief dicht bij de OV-Terminal zijn gelegen.

Om de doorgaande weg mogelijk te maken dient het Van Sijpesteijngebouw te wijken. Dit heeft een vergelijkbare impact op de bebouwing als in het Maaiveld model. Met als aanvulling dat de complexiteit ter hoogte van het Van Sijpesteijnkwartier voor bouwen over een tunnel blijft.

Randvoorwaarden voor dit model

- Het autoverkeer dat over het viaduct rijdt kan geluidsoverlast veroorzaken voor het Lombokplein. Hier moeten maatregelen voor getroffen worden.

- De tunnelmonden veroorzaken veel overlast. De impact van deze tunnelmonden dient door middel van zorgvuldige vormgeving en voorzieningen tegen lucht- en geluidsverontreiniging te worden geminimaliseerd.

Uitgangspunten

De Knip Paardenveld moet doorgaan, om de aanzuigende werking van de goede verkeersverbinding op te vangen.

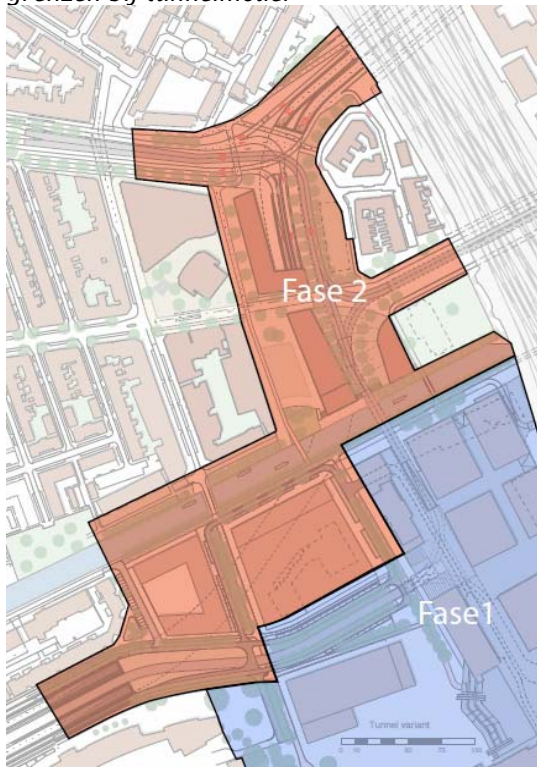
6 VERVOLGTRAJECT

Dit hoofdstuk gaat in op het vervolgtraject vanaf het moment dat de ontwikkelvisie door het college is vrijgegeven voor consultatie

6.1 fasering

Vanuit de samenhang van de visie Lombokplein en Westpleintunnel blijkt een directe relatie te liggen tussen het Lombokplein en een aantal ontwikkelingen aan de zuidzijde van de Leidsche Rijn. De huidige knip in fasering van het Stationsgebied ligt op de zuidoever van de nieuwe Leidsche Rijn. Vanuit de relaties tussen de projecten lijkt het ook logisch om de huidige knip in fasering te verleggen. In onderstaande figuren is een voorzet gedaan voor de gewijzigde faseringsgrens. In de nieuwe fasering volgt de grens de noordzijde van de nieuwe infrastructuur 'Verlengde Graadt van Roggweg'.

grenzen bij tunnelmodel



grenzen bij maaiveld en combinatiemodel



Deze nieuwe grens en fasering heeft invloed op de volgende ontwikkelingen:

- westflank Noord: NS-poort;
- van Sijpesteijngebouw: ING
- NH Hotel
- realisatie HOV-baan

Dit verschil in timing van de projecten betekent dat de nieuwe projecten in fase 1 aangesloten moeten worden op de bestaande situatie rondom het Westplein. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- goede HOV aansluiting vanaf het busstation westzijde naar:
 - Leidseveertunnel
 - Vleutenseweg
 - Graadt van Roggweg
 - Kanaalstraat
- goede fietsverbinding Lombok - van Sijpesteijntunnel

- ontsluiting VL - post
- ontsluiting Stads kantoor en toekomstige parkeergarages
- ontsluiting expeditie Stads kantoor, OVT en Beatrixgebouw

Faseringsmodel HOV-baan op eindhalte 'Verlengde Graadt van Roggenweg'



Deze fasering dient bij de verdere planontwikkelingen van fase 1 (tijdelijke eindhalte tram, westflank Noord) verder uitgewerkt te worden. Waarbij vooralsnog als uitgangspunt geldt het IPvE/FO West en het ontwikkelkader Mineurslaan (in ontwikkeling).

Als eerste concept voor de ontsluiting van de OVT zijn een aantal mogelijke varianten bekeken. Het lijkt mogelijk om de OVT via de aan te leggen infrastructuur "verlengde Graadt van Roggenweg" en Croeselaan aan te sluiten op het bestaande Westplein.

6.2 Proces

Het **doel** van het vervolgtraject is te komen tot een voorkeursbesluit B&W op de hoofdprincipes, op basis waarvan de uitwerking tot IPvE/FO en verder kan plaatsvinden. Om dit te bereiken worden twee trajecten te doorlopen:

- 1) Inhoudelijk nadere verdieping, optimalisatie en beantwoording van openstaande vragen voor de drie modellen
- 2) Procesmatige afstemming met o.a. private partijen en publiek. We informeren en consulteren hen voor het verkrijgen van een breed inzicht in de consequenties van de modellen .

Ad 1) Inhoudelijke verdieping drie varianten.

De drie varianten zijn in de ontwikkelvisie op hoofdlijnen uitgewerkt. Per variant is een aantal aandachtspunten en knelpunten benoemd. Daarnaast zijn er per variant nog openstaande vragen die beantwoord moeten worden voordat het college van B&W een besluit kan nemen voor een voorkeursmodel. Daarnaast dient de inhoudelijke uitwerking ook aan te sluiten bij de verdere uitwerking van het ambitiesdocument "Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar". Hiervoor dienen de volgende acties te worden uitgevoerd:

Algemeen:

- Onderzoek naar aanvullende maatregelen tot verdere beperking van het verkeer (aansluiting met het ambitiedocument) en toekomst vastheid van de varianten
- Onderzoek naar mogelijkheden voor een gefaseerde uitvoering van de visie: het realiseren van een aantal “quick wins”
- Optimaliseren verbinding Lombokplein – van Sijpesteijnkade, inclusief de van Sijpesteijnkade zelf
- Uitvoeren MKBA studie

Model 1: tunnel:

- Onderzoek naar mogelijkheden voor verbetering van de kwaliteit (lucht, geluid, fysieke barrière en leefomgeving) van de tunnelmonden Graadt van Roggweg en Hagelbuurt onder andere door:
 - Referentiebeelden van vergelijkbare tunnelmonden
- Onderzoek (second opinion) naar besparingsmogelijkheden tunnel:
 - Geen vluchtstrook
 - Niet uitvoeren aansluiting Vleutenseweg
- verdere verkenning van de mogelijke commerciële ontwikkelingen:
 - Leidse Blok oost en West
 - Randon parkplaza
 - Lombokplein
 - Tegenover Hagelbuurt

Model 2: maaiveld:

- (kwantitatief) Onderzoek naar lucht en geluidsbelasting, zie ook de MKBA voor de drie varianten:
 - op gevels en daarmee de aantrekkelijkheid van wonen aan zo’n stadsstraat.
 - Op het Lombokplein en daarmee de aantrekkelijkheid van het plein
- Verkrijgen van een beter beeld bij de aandachtspunten van de maaiveld variant:
 - goede referenties van soortgelijke wegen met wonen
 - goede referenties van soortgelijke viaducten (18 meter breed) over water en langzaam verkeer verbinding)
 - simulatie van het autoverkeer (wachtijden bij verkeerslichten)
- verdere verkenning van de mogelijke invullingen van vrijgekomen ontwikkelingen:
 - “Westflank-Noord”
 - Vervanging van Sijpesteijn
 - Leidse Blok oost en West
 - Randon parkplaza
 - Lombokplein
 - Tegenover Hagelbuurt
- Optimaliseren van de aandachtspunten:
 - K&R voor de OVT
 - Benodigde opstelstroken van de diverse kruispunten

Model 3: combinatie tunnel-maaiveld

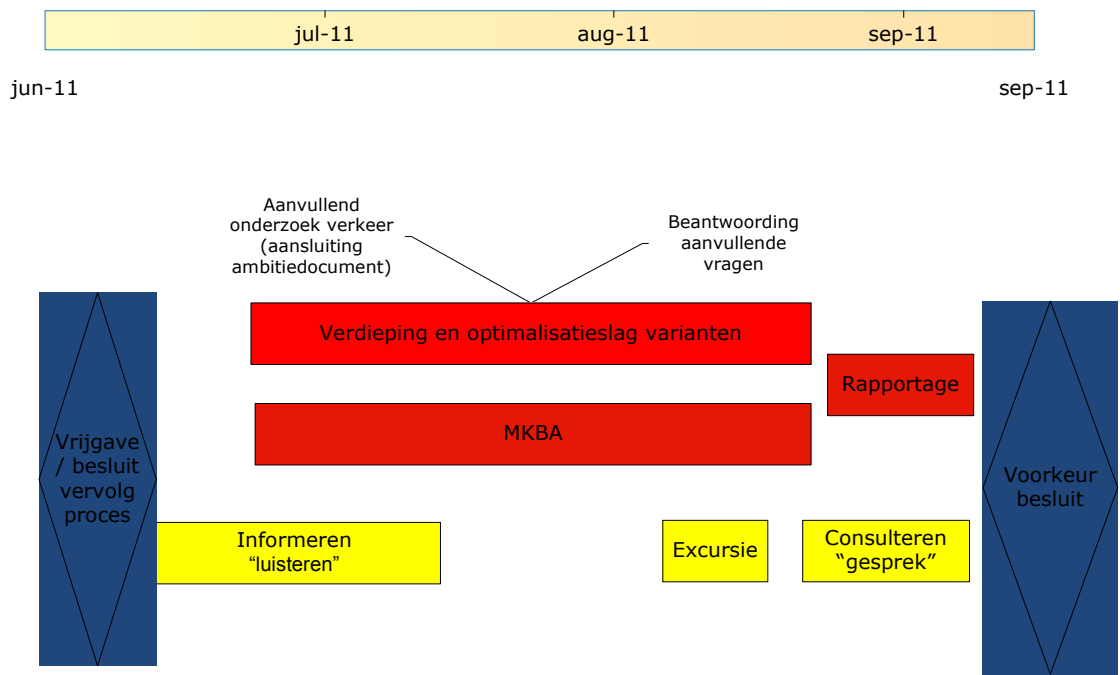
Zie opmerkingen bij tunnel en maaiveldvariant.

Ad 2) procesmatige afstemming

Als uitgangspunt geldt dat we de co-productie met de ontwikkelgroep Lombok Centraal willen doorzetten. In het proces onderkennen we hier 3 stappen:

- informeren, zie hiervoor het communicatieplan (met als doel: informeren over de stand van zaken en aanhoren van vragen en opmerkingen om tot een overwogen besluit te komen)

- excursie naar vergelijkbare situaties, onder andere:
 - o tunnelmonden
 - o stadsstraat
- houden van workshops met diverse stakeholders over de consequenties van de varianten



Schematische weergave vervolgproces

BIJLAGEN

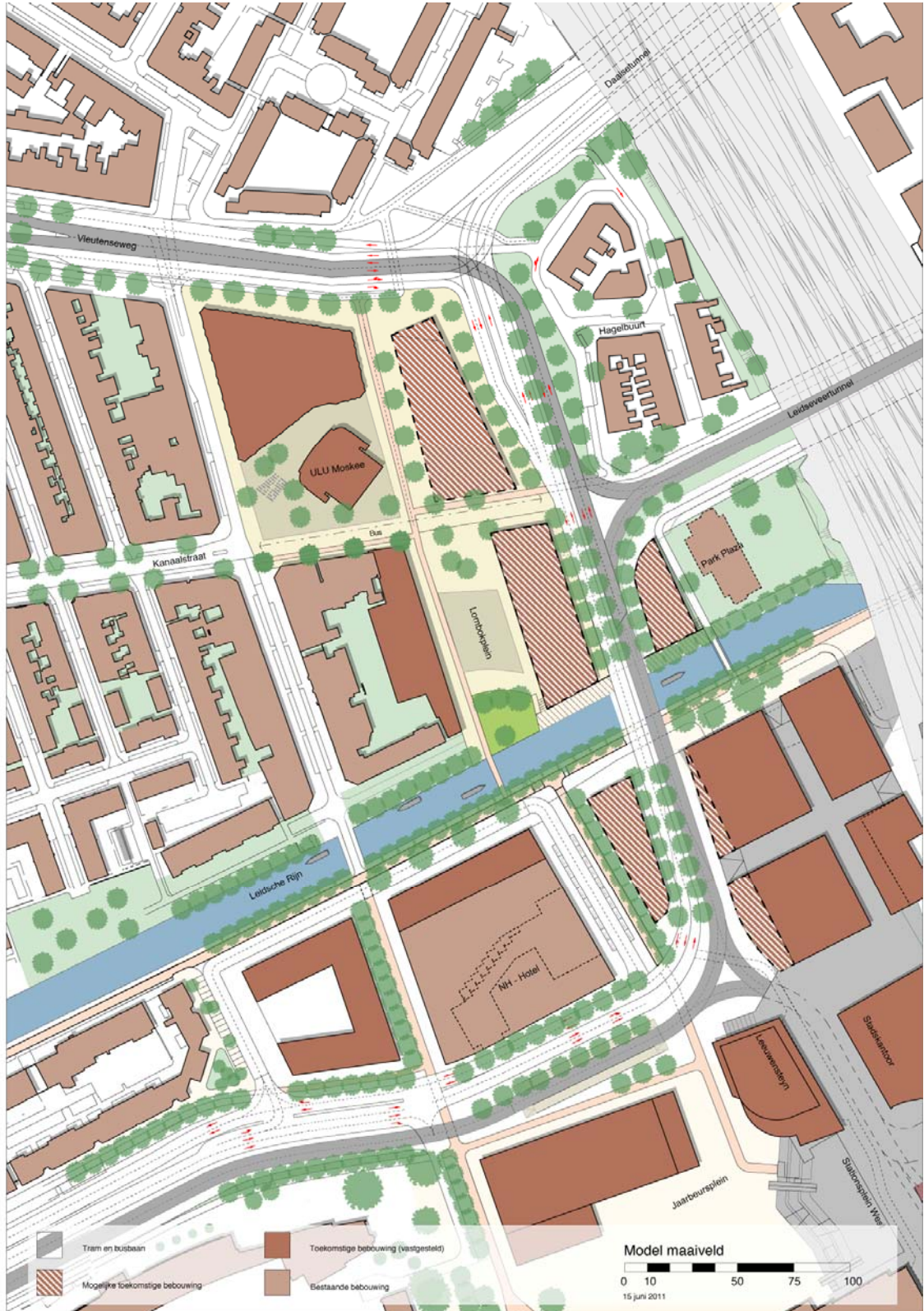
- 1) overzicht drie inrichtingsmodellen
- 2) samenvatting reactie bewoners

Bijlage 1: Overzicht drie inrichtingsmodellen

Model 1: tunnel



Model 2: maaiveld



Model 3: combivariant



Bijlage 2: Samenvatting reactie bewoners

In oktober 2010 is de bewoners van Lombok gevraagd welke ontwikkelingen zij voor ogen hebben in het gebied tussen de Kop van Lombok en het spoor. Er zijn zo'n 70 reacties binnengekomen. De volgende wensen kwamen herhaaldelijk terug:

Bedrijvigheid & voorzieningen

- Terrasjes
- Doortrekken bedrijvigheid Kanaalstraat
- Kleinschalig wonen en werken
- Gezamenlijke binnentuinen
- Galeries
- Winkels welke aanvullend zijn op het Lomboks retailpallet (bij schoenmaker, etos, hema, biowinkel)
- Boerenmarkt
- Niet te grote winkelketens
- Utrechts Centrum voor de Kunsten / Ateliers voor kinderen en volwassenen
- Postkantoor
- Sportschool
- Geen bebouwing
- Wonen boven winkels i.v.m. sociale veiligheid
- Creatieve industrie

Lombokplein en openbare ruimte

- Algemeen: veel groener
- Bomen (al dan niet in de randen)
- Menselijke maat
- Terrasjes
- Relatie met de Leidsche Rijn
- (Appel)boomgaard
- Groene picknickplek
- Rustig
- Mooie en goede verlichting
- Klein grasveld
- OV-niet te prominent in beeld
- Schakel tussen stad en Lombok
- 100 % toleranceplein wat de multiculturaliteit van de wijk uitdraagt
- Wijkgebouw met café in de plint en een wijkbureau, bieb en eventueel hotel
- Speciaal vormgegeven pleinmeubilair
- bankjes
- Geen Lombokplein, maar Lombokhaven

Wonen

- Doortrekken Lombokse schaal, bouwtypologie en structuur tot het spoor
- Samenhangende architectuur
- Jan Hagelbuurt integreren in plan
- Koopwoningen
- Mag ook 4- 6 laags
- chique uitstraling
- mag moderner
- geen prefab
- starters / seniorenwoningen
- ecologische woningen
- Gebouwen met dakterras op Lombokplein
- Monument Hagelbuurt opnemen in binnentuin nieuw bouwblok

Verkeer

- Start Westplein tunnel zo ver mogelijk op de Graadt van Roggenweg
- Tram op voetgangersniveau
- Prioriteit en ruimte geven aan fietsverkeer

- Fietsverkeer scheiden van autoverkeer
- Meer aandacht voor voetgangersverbindingen
- Een waterbus bij het Lombokplein
- Leidseveertunnel verbeteren
- Autotunnel doortrekken tot Daalsetunnel

Van Sijpesteijnkade

- Woon/werkpanden behouden
- Bomen behouden
- Doortrekken bomenrij Leidseweg tot aan het spoor
- Flexibele werkplekken van maken
- Galerieën
- Hergebruik panden als jeugdherberg
- Broodjeszaken
- Musea in aanbrengen

Overig

- Zorg voor eenheid in de uitstraling (d.m.v. architectuur en groen)
- Speelveld voor basket- en korfbal
- Goede informatiepunten voor toeristen
- Alg. meer bomen en groen
- Lombok toeristischer
- Lombok duurzame uitstraling
- Een goede kroeg met bandjes
- Park voor hangjongeren en hangouderen
- Groene daken

De meest voorkomende punten waren:

- Meer groen en meer bomen
- Bouwen met een Lombokse schaal en structuur
- Café en terrassen aan het Lombokplein
- Kleinschalig en rustig Lombokplein met een duidelijke relatie op de Leidsche Rijn en een (gedeeltelijke groen invulling)
- Galerieën en ateliers toevoegen
- Eenheid in de architectuur
- Niet te dure koopwoningen (ook voor ouderen en starters)

In het Stationsgebied van Utrecht wordt hard gewerkt aan de toekomst van onze stad. Verschillende partners werken samen in een megaproject van vele jaren. Jaren waarin het stationsgebied ingrijpend zal veranderen. De ambities zijn groot. Het gebied biedt straks een betere mix tussen werken, wonen en recreëren. Het nieuwe stationsgebied en de historische binnenstad zullen weer één levendig geheel gaan vormen.

Website

Op cu2030.nl vindt u alle actuele informatie over de plannen, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de transformatie van muziekcentrum Vredenburg tot Muziekpaleis? Surf naar de site voor actuele info.

Automatisch op de hoogte blijven van al het nieuws? Meld je via cu2030.nl aan voor de digitale nieuwsbrief of volg ons via Twitter.

Infocentrum

Hoe ziet het stationsgebied er straks uit? Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad? Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren? Loop eens binnen bij het infocentrum. Daar ziet u de toekomst van het stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

Adres Infocentrum

Adres Vredenburg 40
Telefoon 030 - 286 96 50
E-mail stationsgebied@utrecht.nl
Open maandag - vrijdag van 13.00 - 17.30 uur zaterdag van 13.00 - 17.00 uur.

cu2030.nl

