

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	L. de Wit	Datum	27 oktober 2017
Doorkiesnummer	030 – 28 68482	Ons kenmerk	4887303/1710191439-ldw
E-mail	l.de.wit@utrecht.nl	Onderwerp	Omgevingsvisie deelgebied Beurskwartier en Lombokplein
Bijlage(n)	Notitie Westplein naar minder motorvoertuigen	Beleidsveld	Stationsgebied
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte leden van de Raad,

Op 3 oktober jl. heeft u in de Commissie Stad & Ruimte gesproken over het raadsvoorstel Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Op enkele vragen heeft u nog een reactie tegoed. Deze treft u hieronder aan.

Tijdens de vergadering is afgesproken dat een aantal vragen over onder meer de verkeerssimulatie tijdens een technische bijeenkomst zullen worden beantwoord. U heeft hiervoor een uitnodiging ontvangen.

1. Verbinding Daalsetunnel en Hagelbuurt

In de omgeving van het Westplein, de Daalsetunnel en de Hagelbuurt zetten we in op zoveel mogelijk verbindingen en een fijnmazig netwerk voor voetganger en fiets. Gemankeerde routes worden hersteld. Bijvoorbeeld de route van de Hagelbuurt naar het Moskeeplein, maar ook de fietsroute Cremerstraat, moet een goede aansluiting krijgen op het nieuwe Lombokplein.

De nieuwe verbindingen maken we zo groen mogelijk als in deze stedelijke context mogelijk is. Dat doen we in overleg met bewoners en andere betrokkenen.

2. Creatieve oplossing Croeselaan

In de omgevingsvisie is ervoor gekozen om een groot deel van de woningen te transformeren naar een nieuwe functie en in te passen in nieuwe hoogstedelijke bouwblokken. Voor een deel van de panden wordt sloop voorgesteld, om hier een park te kunnen realiseren dat op een goed bereikbare en zichtbare plek ligt aan de Croeselaan en zo betekenis kan hebben voor het gehele Stationsgebied of zelfs de gehele stad. Een park dat qua functioneren zou kunnen gaan lijken op het Lepelenburg. De Korenbeurs wordt als solitair gebouw de belangrijke uitspanning.

Of behalve de Korenbeurs nog meer panden –in onbewoonde staat– kunnen worden behouden en op een creatieve manier in het park kunnen worden ingepast, zonder afbreuk te doen aan de zichtbaarheid en de sfeer van het park is een punt van nader onderzoek. Een optimale doorkruisbaarheid van het gebied, voor voetgangers en fietsers is hierbij leidend. Een architectenbureau dagen we uit creatief te onderzoeken welke transformatie van (een aantal van) de woningen mogelijk is, en welke meerwaarde dit heeft voor het park, welke nieuwe functies mogelijk/denkbaar zijn en wat het financieel inhoudt.

In het volgende planstadium, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE), leggen wij u een afweging voor tussen het behoud van (een deel van) de huidige woningen ter hoogte van het park (in

onbewoonde staat) en het voorliggende sloopvoorstel in de Omgevingsvisie. Daarover kan de raad dan bij de vaststelling van het SPVE een definitieve keuze maken. Het voornemen om alle woningen aan te kopen en te transformeren naar een andere functie blijft ongewijzigd.

3. Groene prestatie indicatoren (motie 2015/197).

Bij de tendering van de gebouwen en bouwblokken zullen we per tender een norm stellen voor de energieprestatie en gebruik maken van een norm voor de gehele duurzaamheid. Hierbij maken we gebruik van bestaande indicatorenmethodieken, zoals GPR-gebouw of BREEAM. Voor de monitoring van gezonde gebouwen is het WELL-certificaat in opkomst. Wij onderzoeken de concrete bruikbaarheid hiervan voor het Beurskwartier.

Bij elke tender zal gekeken worden naar de meest scherpe, maar met toepassing van de benodigde innovaties, haalbare duurzaamheidsprestaties.

Daarnaast wordt de bijdrage van elke afzonderlijke ontwikkeling aan de totale duurzaamheid van het gebied getoetst. Dit kan door gebruik te maken van het instrument GPR-Stedenbouw of BREEAM gebied.

Groen en biodiversiteit is verder opgenomen in het ontwerp van Beurskwartier en Lombokplein, door parken en groene straten en pleinen op te nemen. Bovendien grenzen vrijwel alle woonblokken aan een groene ruimte. Door groen op daken tot 25 meter hoogte toe te passen, wordt een groene invulling van het gebied gerealiseerd. Er zijn geen specifieke criteria voor biodiversiteit ontwikkeld. In de BREEAM zijn ook criteria voor diervriendelijk bouwen opgenomen (criterium landgebruik en ecologie). Afzonderlijke criteria voor diervriendelijk bouwen vinden we dan ook niet nodig: ook de duurzaamheid met zijn vele facetten wordt integraal afgewogen bij de tenders.

4. Uitvoering Motie 2015, 124

Met de vaststelling van de Toekomstvisie 'A Healthy Urban Boost' door de gemeenteraad, op 9 juli 2015, is ook motie 124 "Knelpunten in beeld" aangenomen. De motie geeft aan welke dilemma's in ieder geval benoemd moeten worden:

- i. Groene/open ruimte vs. opbrengend vermogen
- ii. Noord-Zuid verkeersstromen vs. Oost-West verkeersstromen
- iii. Collectieve voorzieningen vs. Particuliere ontwikkeling (bv. bij energie en bodembenutting)
- iv. Openbaarheid van het gebied vs. (sociale) veiligheid
- v. Verschillende belangen van omwonenden, reizigers en bezoekers
- vi. Verschillende gebruikersbelangen op het water

Gedurende het tot stand komen van de Omgevingsvisie hebben we per onderwerp deze dilemma's en de mogelijke hoofdkeuzes in beeld gebracht en verwerkt in een zevental keuzedocumenten. De keuzedocumenten zijn: Identiteit, Structuur, Stad op Ooghoogte, Gezondheid, Duurzaamheid, Mobiliteit en Ontwikkelstrategie. De raad is hier op 30 augustus 2016 per brief van op de hoogte gesteld.

Knelpunt i. is verwerkt in keuzedocument Identiteit, Structuur en Ontwikkelstrategie. Hierin zijn meer en minder groene varianten verwerkt.

Knelpunt ii. is verwerkt in keuzedocument Structuur en Mobiliteit. In alle varianten is daarbij veel aandacht besteed aan zowel de verbindingen met het station en de binnenstad, als de verbindingen met Lombok en Parkhaven.

Knelpunt iii. is verwerkt in keuzedocument Duurzaamheid en Ontwikkelstrategie. Op dit onderwerp is bovendien –samen met de Jaarbeurs– intensief samengewerkt met het Utrecht Sustainability Institute (USI), gelieerd aan de Universiteit van Utrecht. Zij hebben diverse varianten doorgerekend van bijvoorbeeld meer individuele en collectieve WKO systemen. De resultaten zijn verwerkt in de Omgevingsvisie en nog dagelijks aandachtspunt bij de uitwerking van bijvoorbeeld Wonderwoods.

Knelpunt iv. is verwerkt in keuzedocument Stad op Ooghoogte en Mobiliteit. Voor het eerst in Nederland is het denken over stad op ooghoogte zo expliciet meegenomen in een Omgevingsvisie. Ook de aandacht voor placemaking en eigenaarschap draagt bij aan de afwegingen bij dit onderwerp.

Knelpunt v. is vormgegeven door de zeer intensieve aandacht voor het proces, waarbij zowel enkele stadsgesprekken, veel groepsgesprekken in het stadslab en nog meer individuele gesprekken zijn gevoerd. De Omgevingsvisie is een integraal, samenhangend toekomstbeeld, waarin al deze belangen zoveel mogelijk zijn afgewogen.

Knelpunt vi. Over dit onderwerp heeft de raad op 3 oktober de brief "Roeien op het Merwedekanaal" ontvangen.

Deze zeven keuzedocumenten zijn gebruikt als input voor het stadsgesprek 'Stadslab on Tour' van 24 september 2016. Het opstellen van de keuzedocumenten heeft grotendeels plaatsgevonden in het Stadslab. Een publiek toegankelijke ruimte in het Stadskantoor waar bewoners, belanghebbenden en geïnteresseerden in het Stationsgebied gevraagd en ongevraagd zijn langsgesproken om mee te denken over de opbouw van de keuzedocumenten. Ook zijn er enkele grote stakeholdersbijeenkomsten georganiseerd, op basis waarvan de keuzedocumenten vorm hebben gekregen.

5. Aanpassing artist impressions

In de omgevingsvisie zijn, om een idee te geven van de toekomstige Beurskwartier en Lombokplein, een aantal visuals opgenomen. Deze visuals zijn bedoeld om de toekomstige situatie en sfeer van het plangebied op verschillende punten te duiden.

Beelden van het 3D model van het ontwerp zijn gecombineerd met foto's van het gebied.

Dit is zo goed mogelijk en passend als mogelijk gedaan, maar heeft natuurlijk wat inherente onnauwkeurigheden.

Naar aanleiding van vragen hierover hebben we in de omgevingsvisie de pijlen (de standpunten van waaruit wordt gekeken) aangepast.

De onnauwkeurigheden waren ons inziens –en gezien de bedoeling van de beelden als sfeerbeelden– niet zodanig dat ze dienden te worden aangepast. Wij zullen altijd alle feedback die wij krijgen over de gebruikte verbeeldingen in het Stationsgebied, inzetten ter verbetering van toekomstige verbeeldingen.

6. Windonderzoek/Windhinder op binnenterrein

Voorkomen van windhinder is bij hoogbouw een bijzonder belangrijk punt van aandacht. Voorstel is om de hoogbouw terugliggend ten opzicht van het bouwblok uit te voeren. Dezelfde oplossing hebben we ook aan de binnenzijde van het bouwblok voor ogen. Hier versmalt de toren na bijvoorbeeld de 2 of de 3 bouwlaag, zodat ook hier hinderlijke windeffecten worden voorkomen. Tegelijkertijd maakt dit ook vanuit de binnenzijde de confrontatie met de hoge bebouwing minder groot. Wat aansluit bij de wens van een menselijke maat.

Er zijn daarnaast ook andere architectonische mogelijkheden om windhinder te voorkomen, zoals het aanbrennen van een grote luifel of terugliggende entrees.

Altijd zal in het begin van het verdere ontwerpproces een windhinderonderzoek worden uitgevoerd, gericht op een dusdanige vormgeving van het bouwblok dat zowel binnen als buiten het bouwblok de windhinder beperkt is en een goed microklimaat ontstaat. Dit geldt overigens ook voor bezonning en bijvoorbeeld geluid.

7. Breedte Van Sijpesteijntunnel

De doorvaartdiepte, –breedte en –hoogte in de Van Sijpesteijntunnel zijn globaal onderzocht. Op dit moment kunnen we zeggen dat de Leidsche Rijn bevaarbaar wordt voor kleine (rondvaart)boten, gelijk de boten die ook door de Nieuwegracht kunnen. Het exacte ontwerp dient nader te worden uitgewerkt. In de Van Sijpesteijntunnel kan daarbij worden gekozen voor extra waterbreedte voor de boten. Voor de hand ligt deze verbreding ten koste te laten gaan van de breedte van de voetpaden, en niet van het fietspad. De doorvaarthoogte zal globaal blijven zoals deze is en is minimaal maatgevend voor de rest van de bruggen.

8. Relatie Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein met ontwikkeling Merwedekanaalzone op basis van de MER.

De vraag werd gesteld of uit de MERs voor Beurskwartier/Lombokplein en Merwedekanaalzone (MWKZ) geconcludeerd kan worden dat bouwen in het Beurskwartier ten koste gaat van het bouwen van het hoge programma in de Merwedekanaalzone.

Uit de MER Beurskwartier/Lombokplein en de MER Merwedekanaalzone blijkt dat er geen relatie is tussen het hoge programma in het Beurskwartier en het al dan niet ontwikkelen van een hoog programma in de Merwedekanaalzone.

Het Beurskwartier geeft ten opzichte van de autonome ontwikkelingen (dus zonder Merwedekanaalzone) geen of nauwelijks milieu- en bereikbaarheidsknelpunten in de omgeving. Dit komt door een groot aantal maatregelen in de Omgevingsvisie Beurskwartier te combineren: woonprogramma in een werkgebied te realiseren (omgekeerde verkeersstromen), stringent parkeerbeleid, parkeren op afstand, accent op OV, fiets en voetgangers, doelgroep van de woningen. Uit de MER van de MWKZ blijkt dat het bouwen van het hoge scenario voor de MWKZ tot opgaven leidt, met name voor bereikbaarheid. Dit is al zo vergeleken met de autonome situatie zonder Beurskwartier. Het al dan niet bouwen van het Beurskwartier maakt deze uitdaging niet groter of kleiner. Er kan daarom op basis van beide MERs niet gesteld worden dat het programma Beurskwartier ten koste gaat van het hoge scenario in de MWKZ. Er moeten, om het hoge scenario van de MWKZ mogelijk te maken, hoe dan ook maatregelen genomen worden voor de bereikbaarheid.

9. Proces nadere invulling per bouwblok/deelgebied

Voor het Beurskwartier en Lombokplein zal, na vaststelling van de Omgevingsvisie, een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (met daarin een Functioneel Ontwerp voor de Openbare Ruimte) worden gemaakt. Hier worden alle afwegingen die nu globaal in de omgevingsvisie zijn gemaakt meer precies bestudeerd en vormgegeven. Het gaat dan om een groot aantal onderwerpen, zoals microklimaat (bezonning, wind, geluid etc.), 'doorwaadbaarheid', parkeren, stad op ooghoogte, expeditie en beeldregie. Nadrukkelijk wordt daar dan ook nader invulling gegeven aan de kwaliteit van de openbare ruimte (zie ook punt 11).

Na vaststelling van dit document zal per bouwblok gekozen worden welke ontwikkelingsstrategie zich het beste leent voor dat bouwblok, waarbij de opties zoals aangegeven in de Omgevingsvisie benut worden. Een bouwblok kan in delen worden getenderd, maar afzonderlijke delen van een bouwblok kunnen ook anders ontwikkeld worden (bijvoorbeeld in mede opdrachtgeverschap (MO), CPO of Particulier Opdrachtgeverschap (PO)) of bijvoorbeeld bij sociale huur één op één door een corporatie. Dit zal per bouwblok, marktsituatie en de ontwikkelingen die in het gebied gaande zijn, verschillen.

10. Water in Beurskwartier

Waterretentie en klimaatrobuustheid zijn belangrijke uitgangspunten voor het Beurskwartier. (zie ook het onderzoek

<https://www.slimmeengezondestad.nl/Kennisnetwerk/publicaties/Default.aspx#rapportageklimaat>)

Een kanaaltje door het Beurskwartier (zoals opgenomen op pagina 107 van de omgevingsvisie) past binnen gezonde verstedelijking. Aan een gespecialiseerd onderzoeksbureau is de vraag gesteld of deze verbinding, of andere maatregelen, concreet kunnen bijdragen aan het realiseren van onze ambities, waaronder: klimaatbestendigheid, regenwaterretentie, energieopwekking, en ecologie. Deze opdracht is gegeven vanuit het Living Lab, een samenwerking van het Rijk, Provincie, en gemeente Utrecht. Bij deze uitwerking wordt uiteraard ook het Hoogheemraadschap betrokken.

Uit dit onderzoek moet blijken welke waterretentiemaatregelen effectief zijn en technisch en financieel haalbaar zijn. Dit wordt verder uitgewerkt bij het SPVE/FO.

11. Kwaliteit openbare ruimte

Bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte gaan we uit van een hoog inrichtingsniveau, gelijk aan niveau binnenstad. Hierbij zijn niet alleen materiaalgebruik van belang, de beheerbaarheid, maar ook de gebruikswaarde, de doorwaadbaarheid et cetera. In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen zal voor elk bouwveld gekeken worden hoe de

Datum 27 oktober 2017

doorwaadbaarheid precies vorm gegeven kan worden, afhankelijk van de plek in het plan, de logische loop- en fietsroutes, grote van het binnenterrein et cetera.

Omdat we een hoge kwaliteit in de openbare ruimte nastreven is bij de bijbehorende budgetten dan ook rekening gehouden met de aanleg van de openbare ruimte op kwaliteitsniveau binnenstad met bijbehorend beheer. De precieze vormgeving is gezien de fase van planvorming nog niet bekend en wordt later nader uitgewerkt. Te zijner tijd zal ook duidelijk worden hoe groot de areaalmutatie van het openbaar gebied wordt. De verwachting is dat het openbaar gebied in het Beurskwartier zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie, terwijl bij het Lombokplein juist een afname wordt verwacht. Hoe dit zal salderen is nog onduidelijk. Stadsbedrijven zal nauw worden betrokken bij de toekomstige planvorming om een goede inschatting te kunnen maken van de financiële effecten van de beheerfase.

12. Maatregelen verkeersreductie

U vroeg ons schriftelijk aan te geven welke additionele maatregelen denkbaar zijn om alsnog 17.000 motorvoertuigen per etmaal terug te brengen naar 15.000 motorvoertuigen per etmaal over het Westplein. In de bijlage bij deze brief zijn deze indicatief op een rijtje gezet. Met name maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (gedragsverandering) en verkeersmanagement (bijvoorbeeld bewegwijzering) kunnen op middellange termijn soelaas bieden bij het terugbrengen van de verkeersbewegingen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,